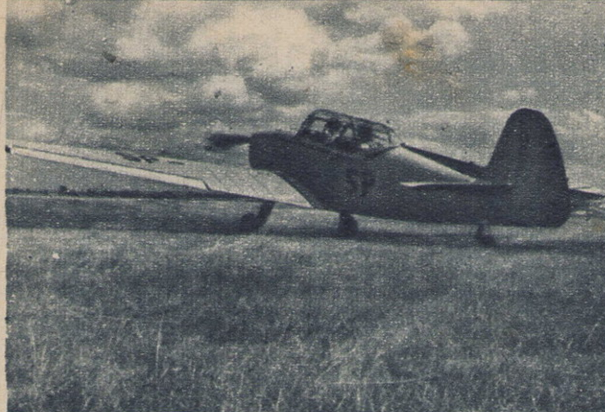
II SZYBOWCOWE
MISTRZOSTWA JUNIORÓW
ŻAR — WRZESIEŃ - 1956 r.

NR 39 (273) • 23 WRZEŚNIA 1956 r.
ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR

Skrzydlata POLSKA



FOTO: B. KOSZEWSKI



KOMUNIKAT ZARZĄDU APRL

W związku z reaktywowaniem sportu balonowego, Zarząd APRL zwołuje na dzień 30 września 1956 r. godz. 10.00 w Warszawie, ul. Długa 52 (Arsenał), w świetlicy ZG LPŻ, zebranie organizacyjne, na które serdecznie zaprasza wszystkich byłych działaczy, zawodników i fachowców balonowych. Porządek dzienny zebrania:

1. **Uchwalenie regulaminu**
2. **Powołanie Rady Balonowej APRL oraz władz Rady**
3. **Powołanie Komisji Rady**
4. **Omówienie planu działalności.**

ZARZĄD APRL

II Mistrzostwa Samolotowe Polski w Gliwicach

Zgodnie z kalendarzem lotniczych imprez sportowych na rok 1956, Zarząd Główny LPŻ w imieniu i przy współudziale Aeroklubu PRL zarządził przeprowadzenie w Gliwicach — w dniach od 4. X. do 14. X. br. — II Mistrzostw Samolotowych Polski. Celem Mistrzostw, podobnie jak w roku ubiegłym, jest sprawdzenie sprawności pilotażowej i nawigacyjnej pilotów wyszkolonych w aeroklubach, propaganda sportu lotniczego i wyłonienie mistrza Polski na rok 1956 w sporcie samolotowym.

Rozgrywki w klasie Juniorów odbędą się w dniach od 4. X. do 7. X. 1956 r., zaś w klasie Seniorów — od 8. X. do 14. X. 1956 r.

Mistrzostwa przeprowadzone zostaną zgodnie z regulaminem w konkurencjach nadlotniskowych i po trasach nawigacyjnych. Gospodarzem i organizatorem Mistrzostw jest Zarząd Wojewódzki LPŻ w Stalinogrodzie. (z)

PO DWÓCH KONKURENCJACH — NA ŻARZE

(Telefonem z Mistrzostw)

Po wielodniowym okresie wyczekiwania na lepszą pogodę, w dniu 15 września przeprowadzona została pierwsza konkurencja II Szybowcowych Mistrzostw Juniorów — wielokrotny prędkościowy przelot docelowo-powrotny na trasie pomiędzy szczytami Kiczera — Magurka. Zadanie konkurencji wykonało sześciu pilotów. Pierwsze miejsce zdobył Józef Pieczewski (Łódź) — 1 000 pkt., drugie — Zdzisław Majewski (Kielce) — 952 pkt., trzecie — Jan Gawęcki (Warszawa) — 945 pkt.

W dniu 16 września rozegrana została druga konkurencja, mająca na celu uzyskanie maksymalnej wysokości dnia w trzech przewyższeniach. Pierwsze miejsce zajął Józef Misiek (Poznań) — 1 000 pkt., drugie — Józef Pieczewski (Łódź) — 931 pkt., trzecie — Zenon Skolski (Wrocław) — 896 pkt.

Po dwóch konkurencjach prowadzi zeszłoroczny mistrz juniorów Józef Pieczewski — 1 931 pkt., na drugim miejscu jest Zenon Skolski — 1 827 pkt., na trzecim Jan Gawęcki — 1 693 pkt. (ż)

Kronika kontaktów zagranicznych

Na Zjazd GST

W dniach 11—22 bm. przebywał w NRD na Zjeździe organizacji GST (Gesellschaft für Sport und Technik — odpowiednik naszej LPŻ), prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. Józef Turski. (k)

Delegacja APRL w Jugosławii

NA zaproszenie Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego (VAZDUHOPLOVNI SAVEZ JUGOSLAVIJE — odpowiednik naszej dawnej Ligi Lotniczej) przebywała we wrześniu jedenaście dni w Jugosławii, niezwykle serdecznie przyjmowana, delegacja Aeroklubu PRL w składzie: płk. Albin Lasoń i Władysław Janica, która nawiązała pierwsze kontakty i zapoznała się z życiem i pracą lotnictwa sportowego tego kraju. W październiku przybędą do Polski z rewizytą, na zaproszenie Aeroklubu PRL, przedstawiciele jugosłowiańskiego lotnictwa sportowego. Z przebiegiem wizyty w Jugosławii zapozna Czytelników Władysław Janica w jednym z następnych numerów. (k)

Goście w redakcji

W ostatnim czasie (sierpniu i wrześniu) przebywali w Polsce i złożyli wizytę redakcji „Skrzydlatej" w Warszawie nasi zagraniczni współpracownicy i korespondenci: red. Vlasta Pikrtova z czasopisma „Kridla vlasti" z Czechosłowacji wraz ze swym mężem Vaclav'em — inspektorem lotniczym KC SVAZARM-u i red. Karl Heinz Hardt z czasopisma „Flügel der Heimat" z Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Goście czechosłowaccy zwiedzili m. in.: Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego, w których drukuje się nasze czasopismo, Aeroklub Warszawski, Arsenał — siedzibę ZG LPŻ, byli w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach oraz w Gdyni i Gdańsku. Red. Hardt zwiedził Wrocław i Warszawę. (k)

W SKRÓCIE

Zakłady Lotnicze „Branko Jvanus" w Ljubljanie (Jugosławia) opracowały w maju br. dwa nowe prototypy szybowców szkolno-treningowych Letov-21 (jednomiejscowy) i Letov-22 (dwumiejscowy), konstrukcji inż. Adriana Kisoveca. Jednocześnie zakłady „20 Maj" w Skoplje zakończyły budowę konkursowej jednomiejscówki szkolno-treningowej „Ilindenka-II" konstrukcji inż. Milosa Ilica. W zakładach „Ikarus" buduje się konkursowy prototyp jednomiejscowego szybowca konstrukcji inż. Jovanovica.

Wszystkie te nowe szybowce szkolno - treningowe zostaną sprawdzone w locie w ramach konkursu i najlepsze z nich oddane do produkcji seryjnej.

Tydzień LPŻ

W ramach Tygodnia Ligi Przyjaciół Żołnierza, który w tym roku odbędzie się w dniach od 12 do 19 października, przewiduje się szereg imprez lotniczych. Do najbardziej atrakcyjnych zaliczyć należy udostępnienie wszystkim miłośnikom sportu lotniczego skoków spadochronowych z wież. Ponadto w wielu miastach odbędą się pokazy modeli latających oraz spotkanie młodzieży z wybitnymi sportowcami lotniczymi. W celu bliższego zapoznania się naszego społeczeństwa z lotnictwem sportowym przewidziano organizowanie wycieczek na lotniska szkół szybowcowych i aeroklubów. (Star)

SZTUCZNY SATELITA ZIEMI JUŻ W STYCZNIU 1957 R.

JAK oświadczył H. Perkins, dyrektor zakładów w Detroit, pierwszy sztuczny satelita amerykański zostanie wyrzucony w styczniu przyszłego roku. Ciężar tego satelity krążącego po elipsie na wysokości 240 km będzie wynosił 11 kG. Satelita o kształcie kulistym zostanie wykonany z lekkich stopów i ukryje w swoim wnętrzu przyrządy pomiarowe, źródła zasilania w energię elektryczną oraz aparaturę radiową, której zadaniem będzie przekazywanie dokonywanych obserwacji.

Zapytany o możliwość wysłania załogi ludzkiej na pokładzie satelity H. Perkins oświadczył, że problem ten jest jeszcze przedwczesny. (W)



Tu-104 na trasie Moskwa — Irkuck

W dniu 15. września otwarta została w ZSRR regularna linia lotnicza na trasie Moskwa — Irkuck (długości około 5 000 km). Linię tę obsługują samoloty odrzutowe Tu-104.

Inauguracyjny lot został przeprowadzony na wysokości 10 500 m, a czas lotu wyniósł 7 godzin. Odcinek między Omskiem i Swierdłowskiem Tu-104 przebył z przeciętną prędkością 1 000 km/h. Tak więc po dłuższych przygotowaniach i lotach w kraju i za granicą samolot Tu-104 wszedł do regularnej eksploatacji.

VII MIĘDZYNARODOWY KONGRES ASTRONAUTYCZNY

W dniach 17 — 22 września br. odbył się w Rzymie VII Międzynarodowy Kongres Astronautyczny, w którym po raz pierwszy wzięła udział delegacja polska pod kierunkiem prof. dr. Kazimierza Zarankiewicza.

Głównym tematem obrad były zagadnienia sztucznych satelitów Ziemi: ich konstrukcja (dr S. F. Singer, F. Romano, B. Bergquist, N. V. Petersen, A. Boni, K. Stehling, R. Foster), orbity (W. B. Klemperer, RML Baker, De Nike, H. Krause, J. Kovy) i metody wyrzucenia (A. C. Robotti, N. E. Felt).

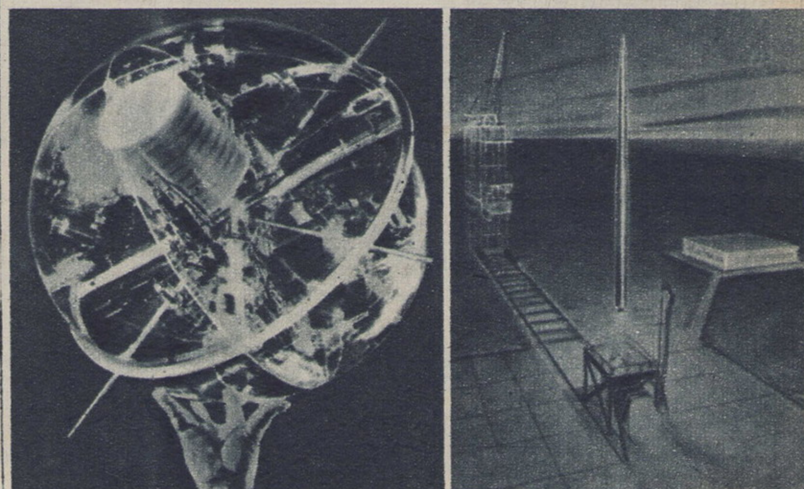
Problemy napędu pojazdów kosmicznych poruszali H. Bednarczyk (Austria) i K. Ehricke, a zagadnienia biologiczne — R. Gerathewohl i D. G. Simons. Po raz pierwszy omówiono także sprawę zagadnień lotów międzyplanetarnych w aspekcie prawa lotniczego.

Również i członkowie delegacji polskiej przygotowali referaty: prof. dr K. Zarankiewicz — odwzorowanie na obszary dwuspójne i dr J. Gadomski — projekt kalendarza astronautycznego.

Kongres został zorganizowany przez Włoskie Towarzystwo Astronautyczne na zlecenie Międzynarodowej Federacji Astronautycznej.

O przebiegu obrad oraz aktualnych problemach zapoznamy czytelników w obszernym omówieniu. (W)

Z lewej — model sztucznego satelity USA w wielkości naturalnej, z prawej — wyrzutnia rakiety wielostopniowej zakładów Martin, niosącej sztucznego satelitę.



Zawody o puchar Jugosławii

III zawody europejskie modeli silnikowych o puchar Jugosławii rozegrano w miejscowości Subotica w dniach od 1 do 2 września. Zwyciężył W. Pietuchow (ZSRR) — 900 + 387 sek, 2 — J. Kun (Węgry) 900 + 327 sek, 3 — E. Kuczerow (ZSRR) 871 sek, 4 — E. Fresl (Jugosławia) 853 sek. Zespołowe zwycięstwo odniosła ekipa ZSRR przed Jugosławią, CSR, Węgrami, Bułgarią i Szwajcarią. (l)

Z ostatniej chwili — NOWA HUTA, 17.IX. godz. 12

SPECYFICZNE warunki meteo, w które obfituje okres trwania III Spadochronowych Mistrzostw Polski, a ponadto dotychczasowa taktyka rozgrywania konkurencji, przyjęta przez kierownictwo mistrzostw, przyczyniły się do tego, że w dniach od 11 do 17.IX przeprowadzono jedną kolejkę skoków z wysokości 600 m na celność lądowania. Skoki te odbyły się w niedzielę 16.IX br. A oto najważniejsze wyniki: 1. Stefan Zmysłowski (Warszawa) — 146,06 pkt, 2. Jerzy Kowalczuk (Lublin) — 145,60 pkt, 3. Mieczysław Płoński (Lublin) — 138,60 pkt, 4. Henryk Adamowicz (Białystok) — 132,73 pkt, 5. Bolesław Gargała (Rzeszów) — 127,83 pkt.

Jest mało prawdopodobne, czy zostanie rozegrana jedna z dwóch najważniejszych konkurencji: skok z wysokości 1 500 m lub 2 200 m. W tej chwili pada deszcz. (M.)

PODYSKUTUJMY

O PRZEDSZKOLACH SZYBOWCOWYCH

SPORO już powiedziano o brakach i potrzebach naszego lotnictwa. Teraz nadszedł czas przedyskutowania i realizacji konkretnych propozycji. Na II Zjeździe LPŻ gen. bryg. J. Frey-Bielecki zwrócił uwagę, że szybownictwo nasze powinno być oparte o masową sieć wyszkolenia szybowcowego: „Co się tyczy metod umasowienia szkolenia lotniczego, wydaje się jedyną właściwą drogą — i już w wielu przypadkach realną — tworzenie drobnych ośrodków i klubów szybowcowych, a także i silnikowych przy fabrykach, PGR-ach, w powiatowych miastach, małych miejscowościach". Oddźwięk w tzw. „terenie" na ten projekt jest dość duży — o czym może świadczyć propozycja Z. Świdra w SP 30/56 — „Szkolenie lotnicze w każdej gromadzie". Niestety, nie słychać wcale o jakichkolwiek projektach ZG LPŻ na ten temat, mimo że od czasu II Zjazdu LPŻ minęło już 8 miesięcy. Spróbuję przeto wysunąć pewne sugestie w tej sprawie.

Czym powinny być ośrodki masowego szkolenia lotniczego? Szkołami szybowcowymi? Aeroklubami? Chyba nie. Sądzę, że ośrodkami wstępnego wyszkolenia szybowcowego (przedszkolem szybowcowym), prowadzonymi przez Koła Szybowcowe.

Warto zastanowić się nad trzema sprawami: realnością, potrzebą ośrodków oraz problemem przełamania bezwładności czynników decydujących.

Gdzie będą powstawały przedszkola szybowcowe? Przy szkołach średnich, klubach międzyszkolnych, domach harcerza, fabrykach, PGR-ach, klubach sportowych itp. — wszędzie, gdzie znajdzie się grupka energicznych młodych entuzjastów sportu lotniczego. Kto będzie prowadził wyszkolenie? By odpowiedzieć na to pytanie, trzeba zastanowić się nad programem wyszkolenia. Oczywiście chwiejnica. Następnie szury i skoki np. do wysokości 8 m. Start z liny gumowej. Byłby to po prostu kurs I stopnia o odpowiednio zmienionym programie. Do realizacji takiego programu nie jest potrzebny wykwalifikowany instruktor. Może się tej pracy podjąć prawie każdy pilot szybowcowy, posiadający trochę zdolności dydaktycznych i organizacyjnych. Oczywiście, można urządzić dwutygodniowy kurs w celu przeszkolenia instruktorów przedszkoli. A może by wystarczyło wydanie dobrze opracowanej broszury o wstępnym szkoleniu. Za mało wierzymy w siły ludzi. Jestem przekonany, że podniosą się głosy protestu przeciw „takiemu lekceważeniu niebezpieczeństwa w lotnictwie". A nuż ktoś spadnie z chwiejnicy, lub rozbije szybowiec w nurkowaniu z 2 m wysokości!

Jak będzie wyglądała sprawa sprzętu? Chyba do tego celu można by użyć szybowce szkolne skasowane z powodu wylatanego resursu, które niewielkim kosztem da się wyremontować. Na pewno znalazłoby się trochę ABC i SG. Tu zwracam się z prośbą do inżynierów lotniczych z SZD, IL i KCSP, by wyrazili swój pogląd na tę sprawę i ewentualnie wydali orzeczenie stwierdzające dopuszczalność eksploatacji wyżej wymienionych szybowców w przedszkolach lotniczych, z dokładnym wyszczególnieniem ograniczeń. Można by się również zastanowić nad projektem uproszczonego szybowca szkolnego. Pamiętacie propozycję Zientka z 1946 r. czy artykuł w „Krylia Rodiny" z zeszłego roku pt. „Jakiego szybowca nam potrzeba" — BRO-11? Powinniśmy zrewidować nasze poglądy na przepisy dopuszczalnych obciążeń szybowców szkolnych i wydzielić nową klasę — szybowców do wyszkolenia wstępnego. Może ktoś z IL-u opracowujący nasze nowe przepisy zabierze głos na ten temat? Po ustaleniu — poprzez dyskusję na łamach „Skrzydlatej" — wymagań stawianych „uproszczonemu szybowcowi szkolnemu" i jego cech, niewątpliwie ZG LPŻ winno ogłosić nań konkurs.

Drugim przedmiotem niezbędnym do szkolenia jest guma startowa. Chyba jeszcze zostały jakieś jej ślady w magazynach szybowisk. Ponadto w związku z projektem powrotu do szkolenia na szybowiskach górskich powstaną zapewne możliwości zakupu nowej gumy. Należałoby sprawdzić czy do wyszkolenia wstępnego będzie potrzebna lina gumowa pełnej długości. Czy nie wystarczy znacznie krótsza, ze względu na ograniczoną wysokość skoków.

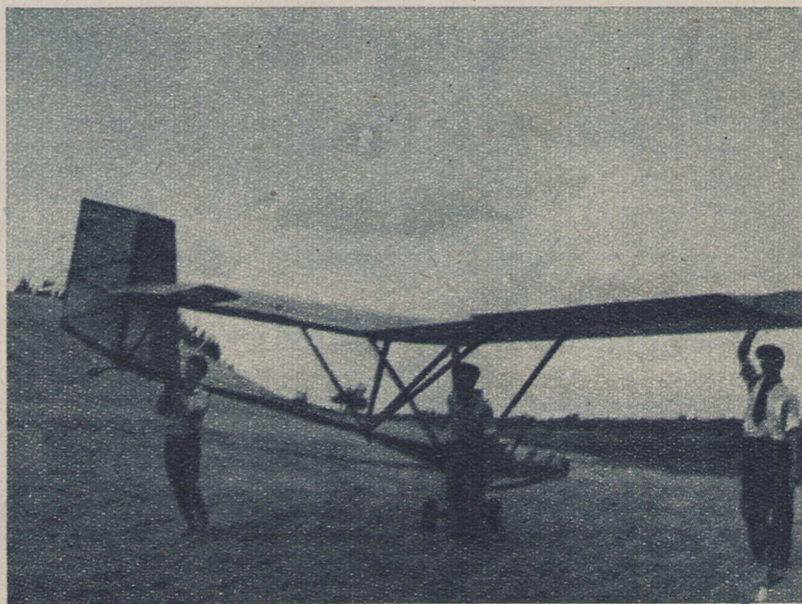
Sprawa chwiejnicy — to tylko kwestia sporządzenia rysunków chwiejnicy o drewnianej konstrukcji z metalowym przegubem i opublikowania ich np. w „Skrzydlatej". Również wiatromierz płytkowy można wykonać własnymi środkami. Znalezienie terenów do wykonywania skoków oraz szopy lub stodoły, w której można by zahangarować szybowiec — nie należą do spraw bardzo trudnych.

Czy istnieje potrzeba stworzenia przedszkoli szybowcowych? Jaki będzie z tego pożytek? Truizmów na temat braku kandydatów na szkolenie lotnicze i potrzeby nowych metod popularyzacji lotnictwa chyba nie muszę powtarzać. Sądzę, iż instruktorzy szybowcowi poprą moje zdanie, że wstępna eliminacja zmniejszy odsiew na szybowiskach podczas szkolenia oraz pozwoli na poważne podniesienie poziomu wyszkolenia na miesięcznych turnusach. Gdy kandydat będzie miał za sobą chwiejnicę, szury i skoki — laszowanie na „Salamandrę" będzie mogło nastąpić już w połowie turnusu, a nie w ostatnim tygodniu szkolenia. Zaś 2 tygodnie latania na „Salci" zamiast 5 lotów chyba mówi samo za siebie.

Wobec oduczenia ludzi samodzielnego działania — nie powinno LPŻ czekać aż przyszli adepci sztuki latania sami wszystko zorganizują. Do obowiązków LPŻ będzie należała organizacja ośrodków wstępnego wyszkolenia. Np. przez ogłoszenie za pomocą prasy i radiowęzłów, iż LPŻ tworzy Koła Szybowcowe — z takim to a takim programem — i werbuje chętnych (zgłoszenie grupowe).

Czy ośrodki wstępnego wyszkolenia szybowcowego zostaną zrealizowane? Zależy to przede wszystkim od postawy pracowników lotnictwa, entuzjastów sportu szybowcowego. Jeżeli wszyscy będą czekać, to oczywiście sama manna z nieba nie spadnie. Lecz jeśli na łamach „Skrzydlatej" oraz w petycjach składanych do ZG LPŻ zostanie stwierdzona możliwość, słuszność i konieczność zorganizowania przedszkoli szybowcowych, to projekt nie skończy się na gadaniu, lecz wejdzie w życie. Oczekuję na wypowiedzi i inicjatywę ze strony szybowników, instruktorów, inżynierów lotniczych, kierownika Wydziału Szybowcowego ZG LPŻ oraz członków prezydium ZG LPŻ. Cenne byłyby też uwagi ludzi, którzy zetknęli się z przedwojennymi przedszkolami szybowcowymi, których było kilka przy klubach sportowych.

Inż. ANDRZEJ GLASS



Gdzie będą powstawały przedszkola szybowcowe? Wszędzie, gdzie znajdzie się grupka energicznych, młodych entuzjastów sportu lotniczego. Wystarczy, jak to widać wyżej, wyremontowany „ABC"...

BYLIŚMY W CZECHOSŁOWACJI

SVAZARM w Libercu (CSR), sąsiadujący ze Szkołą Szybowcową w Jeżowie o kilkadziesiąt kilometrów, zaprosił nas na swoje Święto Lotnictwa. Zanim znaleźliśmy się za trójkolorową barierą graniczną, przeżyliśmy prawdziwą gehennę, walcząc przez 18 godzin z naszą rodzimą biurokracją. Gdyby nie sekretarka Komendy MO w Kamiennej Górze i komendant MO w Kłodzku, prawdopodobnie czekalibyśmy do dnia dzisiejszego na zrealizowanie zaproszenia na 12 sierpnia.

Program pokazów, zorganizowanych przez miejscowy aeroklub z udziałem aeroklubu w Ołomuńcu i Szkoły Szybowcowej we Vrchlabi, obejmował 15 punktów. Poza klasycznymi numerami, znanymi poprzednio u nas, jak akrobacja indywidualna i zbiorowa, skoki spadochronowe, strącanie baloników, modelarstwo, dołączono natarcie bojowe piechoty na zbombardowany obiekt oraz wyścigi motocyklowe. Całość trwała 3,5 godziny.

Na szczególne wyróżnienie, tak ze względu na jakość wykonania jak i emocje dostarczone widzom, zasługiwała akrobacja na „Lunaku", w wykonaniu Very Schlechtowej, która m. in. zademonstrowała dwie następujące po sobie pętle rozpoczęte na wysokości 2 metrów nad ziemią. Stopniując emocje pokazano następnie akrobację zespołową 3 „Lunaków" i szereg innych atrakcji. Najlepszym punktem programu była bezsprzecznie zespołowa akrobacja na trzech „Zlinach-26".

Po pokazach odbywały się loty pasażerskie na samolocie „Aero-45", przy czym nie broniono wcale publiczności poruszać się w pobliżu kołujących i startujących samolotów i zespołów. Podziwiałem spokój organizatorów oraz pilotów, którzy kołowali wśród tłumu. Samolot „Aero" lądował każdorazowo w małej luce wśród ludzi przechodzących skrajem lotniska. Widać było, że kierownictwo ma zaufanie do orientacji i decyzji swoich pilotów, a ci z kolei są przyzwyczajeni do samodzielnego myślenia, nieskrępowanego nadmiarem znaków i przepisów.

Aeroklub miasta Liberec, liczącego 60 000 mieszkańców, posiada około 200 członków. Mają oni do dyspozycji ponad 20 samolotów (9 różnych typów), co niewątpliwie zmniejsza niebezpieczeństwo przelatania i nudy. Szesnaście szybowców, w tym 7 dwumiejscowych „Pionierów", stoi do dyspozycji szybowników. Szybowców wyczynowych — stosunkowo niewiele. Cały ten sprzęt jest obsługiwany przez czterech mechaników, bez rozgraniczenia na samolotowych i szybowcowych. Mechanicy ci dodatkowo obsługują (przy czynnościach okresowych) pięć filii aeroklubu na terenie województwa. Do pomocy mają mechaników aktywistów oraz uczniów prowadzonego stale kursu mechaników. Ta szczupła kadra techniczna może podołać swoim obowiązkom dzięki zmechanizowaniu pewnych czynności, szczególnie uzupełniania paliwa, które odbywa się bezpośrednio z elektrycznej stacji benzynowej. Pięć samochodów ciężarowych, jeden osobowy (sześcioosobowy „Mercedes" z 1939 r.), 3 motocykle do użytku służbowego i jeden traktor „Zetor" do ciągnienia szybowców na start — zwiększają operatywność personelu.

W następnym dniu naszego pobytu w Czechosłowacji zwiedziliśmy Szkołę Szybowcową we Vrchlabi. Trzeba przyznać, że wyposażenie jest wspaniałe. Szczególną uwagę zwraca gabinet meteorologiczny, połączony ze stacją meteorologiczną zdolną do samodzielnego prowadzenia obserwacji i wydawania prognozy dla celów szybowcowych. Nie braknie tu balonów-sond, meteorografów zabudowanych na samolocie „Sokół", na którym codziennie wykonuje się wzloty aerologiczne oraz stacji radiowej do odbierania komunikatów meteo z całej Europy. Codziennie aktualnie opracowywana mapa synoptyczna pozwala racjonalnie wykorzystać każdy dzień lotny.

Dowiedzieliśmy się również, że w żadnej z jednostek nie ma felczera. Czyżby badanie pulsu przed lotem było dla nas ważniejsze od dokładnego komunikatu meteorologicznego?

Poza 25 szybowcami wyczynowymi szkoła posiada 11 samolotów o różnorodnym przeznaczeniu, między innymi „Aero-45" do łączności z innymi lotniskami. Na „Aero-45" latają bez żadnego ograniczenia instruktorzy szybowcowi posiadający licencję pilota turystycznego. Z przykrością nasunęło się porównanie z naszymi warunkami, gdzie lot na samolocie „Jak-18" (a cóż dopiero „Aero-45) należy do nieziszczalnych marzeń. Podobnie jak w Libercu, cały ten sprzęt obsługuje 4 mechaników, a na 8 samochodów jest jeden etatowy kierowca, którego zasadniczym zadaniem jest troska o utrzymanie pojazdów w stanie gotowości.

Widzieliśmy jeszcze salę z odbiornikiem telewizyjnym oraz pokój klubowy urządzony z wszelkimi wygodami, do miękkich foteli włącznie. A poza tym lataliśmy na „Aero-45", „Sokole" i „Skaucie".

Po serdecznej pogawędce na tematy bliskie sercu każdego pilota, pożegnaliśmy gościnnych sąsiadów z Vrchlabi, unosząc do Polski obraz tego co moglibyśmy mieć u nas, gdybyśmy zmienili nareszcie formy naszej pracy. Jeśli stać nas było na 24 diamentowe odznaki, to powinno nas być stać również na zapewnienie ich zdobywcom dalszego awansu w lataniu w postaci sprzętu, który pozwoli im na bezpieczne wyładowanie lotniczego temperamentu w ramach normalnego lecz ciekawego treningu.

EDWARD ADAMSKI



Widok ogólny wystawy z wysokości kabiny pilota Tu-2. Z lewej — samolot An-2, z prawej komunikacyjny Ił-14, Li-2 oraz bombowiec odrzutowy — Ił.

Warszawa – Okęcie 26.VIII – 9.IX.56 r.

WYSTAWA SPRZĘTU LOTNICZEGO

NIECODZIENNĄ okazję dokładnego obejrzenia bez mała wszystkich ciekawszych maszyn używanych w naszym lotnictwie oraz szeregu prototypów polskich samolotów i śmigłowców dał mieszkańcom Warszawy pokaz noszący nader skromny tytuł „Wystawa Sprzętu Lotniczego". Wystawa sprzętu, zorganizowana przez komitet obchodu tegorocznego Święta Lotnictwa, znajdowała się na lotnisku Okęcie obok Dworca PLL „Lot".

Trafny wybór miejsca, przemyślane ustawienie eksponatów, staranna oprawa organizacyjna całości jak również dogodny dojazd z miasta spowodował, że wystawa ta cieszyła się dużą popularnością, mimo niezbyt aktywnej propagandy w prasie i radio.

Należy stwierdzić, że tegoroczny pokaz sprzętu lotniczego przewyższył swoim zasięgiem to wszystko co dotychczas widzieliśmy w Polsce. Na wystawie oglądaliśmy:

Szybowce: ABC, „Salamandra", „Komar", „Czapla", „Mucha", „Jaskółka", „Jastrząb", „Bocian".

Samoloty szkolno-treningowe i wielocelowe: LWD-„Żuraw" (prototyp), „Junak-2", „Junak-3", „CSS-10C" (prototyp), „Jak-11", „Jak-12R", „Jak-18", „An-2", „CSS-S-13" (sanitarny).

Samoloty bojowe: myśliwiec odrzutowy MiG produkcji polskiej, jego dalsza ulepszona wersja również produkcji polskiej, dwusilnikowy bombowiec odrzutowy „Ił", dwusilnikowy bombowiec z silnikami tłokowymi „Tu-2" (w wersji doświadczalnej dla skoków katapultowanych), szturmowiec „Ił-10".

Samoloty komunikacyjne: „CSS-12" (prototyp), „Ił-14", „Li-2", „Aero-45".

Śmigłowce: „SP-GIL" (prototyp), „Mi-1T" (SM-1), BŻ-4 „Żuk" (prototyp).

Silniki: tłokowy M-11FR, odrzutowy ze sprężarką osiową, odrzutowy ze sprężarką odśrodkową.

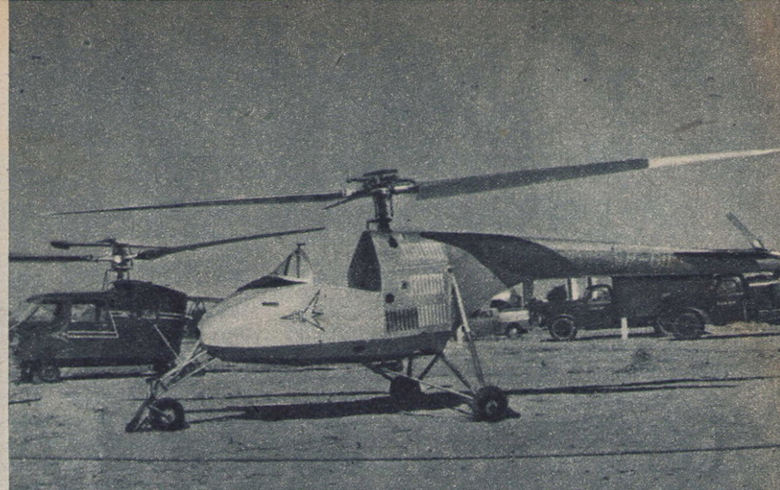
Sprzęt lotniskowy: wozy gaśnicze, radiowe, benzynowe, podnośniki, rozruszniki, wyciągarka „Żubr", ściągarka „Ryś" itp. Poza tym na wystawie znajdowały się modele strukturalne myśliwca i bombowca odrzutowego, pokazujące konstrukcję i rozmieszczenie zasadniczych zespołów samolotów oraz tablice graficzne ilustrujące zarówno rozwój naszego sportu lotniczego jak i poświęcone poszczególnym rodzajom polskiego lotnictwa wojskowego.

Wzorowe zabezpieczenie sprzętu (pokrowce, kotwiczenie), dobrze utrzymane przejścia żwirowane (o jednokierunkowym potoku zwiedzających), czystość oraz zradiofonizowanie terenu wystawy dobrze świadczą o jej organizatorach. Nie zapomniano przy tym nawet o wykonaniu betonowych płyt pod koła samolotów oraz kwietników i ławek dla publiczności.

Tablice opisowe przy poszczególnych eksponatach podające typ oraz przeznaczenie, rok budowy i kilka zasadniczych danych technicznych samolotów ułatwiały pracę przewodnikom.

Wielu też zwiedzających wykonywało pamiątkowe zdjęcia „lotnicze" przy dowolnie wybranych maszynach.

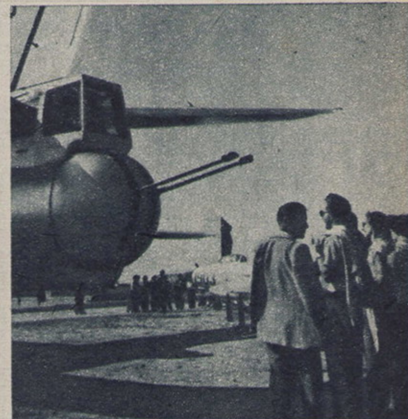
Tym wszystkim, którzy nie zdążyli lub nie mogli zwiedzić tej naprawdę interesującej wystawy sprzętu lotniczego, przeznaczamy nasz fotoreportaż. (W)



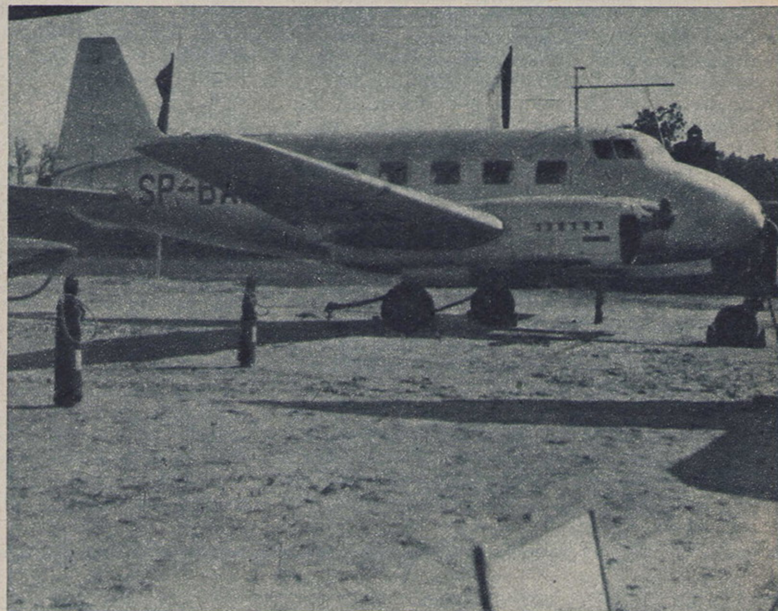
„Rodzina" polskich śmigłowców. Na pierwszym planie SP-GIL z 1951 r., dalej — prototyp najnowszego czteromiejscowego śmigłowca samostatecznego BŻ-4 „Żuk" z polskim silnikiem śmigłowcowym „WN".



Prototyp samolotu szkolno-treningowego CSS-10C z roku 1948. Ciężar w locie — 750 kG, prędkość max. — 185 km/h, pułap praktyczny — 4 900 m.



Tylne stanowisko ogniowe strzelca pokładowego w bombowcu odrzutowym Ił budziło szczególne zainteresowanie zwiedzających.



Prototyp dwunastomiejscowego samolotu komunikacyjnego CSS-12, opracowany w latach 1948—50, przypomniany powtórnie w roku 1955.



Samolot wielocelowy Jak12R, którego dalszą wersję Jak-12M będziemy niebawem produkowali seryjnie z licencji w kraju. Foto: Koszewski (3), Elsztein (3)



ALARM DLA MYŚLIWCÓW

Napisał: BENEDYKT DĄBROWSKI • 5 • Ilustrował: JANUSZ GRABIAŃSKI

Niezwłoczny alarm podrywa teraz z obu lotnisk dwudziestu ośmiu myśliwców. Brygada, osłabiona porannym zwarciem o jedną trzecią swej siły, rusza w ciężki bój.

114 eskadrę prowadzi kapitan Frey, ubezpieczony przez plutonowego Kiedrzyńskiego. W pierwszym kluczu: podporucznik Szalewicz, sierżant-podchorąży Miksa i kapral Niewiara. W drugim: Szmejl i dwaj boczni — starsi szeregowcy Kędziora i Zieliński.

Reszta pilotów miota się w irytującej bezczynności na ziemi, przy pokiereszowanych płatowcach. Czesiek, czarny jak wyciągnięta z komina miotła, nagi do pół ciała, leży na rozbebeszonym silniku z dziesiątkiem kluczy w ręku. Podaje je mechanikom, kalkulując pośpiech. Krzysztof zwrócił skupioną, zastygłą twarz w stronę Nasielska. Goni oczyma własne eskadry, formujące szyk bojowy na kursie spotkaniowym z bombowcami.

Niebawem z błękitnej poświaty nieba wynurza się silna formacja samolotów dwusilnikowych: blisko trzydzieści Dornierów i ociężałych Ju-86. Powyżej mieni się rój przeźroczystych much: Messerschmitty-110.

Dowódca Brygady rzuca przez radio rozkaz: — TADEUSZ atakuje myśliwce... WIESŁAW w osłonie... ADAM i JULIAN — bombowce.

Eskadry bez namysłu idą do ataku. Pierwsza w zwartym szyku spływa 112, rozbijając jednym cięciem prawe skrzydło wyprawy. Przestraszone Junkersy nie próbują nawet wiązać się w walkę. Rozpraszają się promieniście i poduszone serią nękających ataków — rwą do ziemi.

Jako następna, atakuje 114 i samotny klucz 113. Uderzenie wymierzone jest w Dorniery: Polacy mają je przed lufami, trzysta metrów niżej. Jedenaście maszyn wali w dół. Klucz za kluczem rwie na pełnym gazie w rozwiniętym szyku bojowym. Atak trzy czwarte z tyłu z góry. Cele wybrane. Otwiera ogień Frey i zaraz wspiera go Kiedrzyński. Złote smugi ognia kładą się po kabinach, po gondolach strzelców, po płatach.

Szalewicz zapalił swojego Dorniera pierwszą serią, z osiemdziesięciu metrów. Niemiec gwałtownie wyprysnął w górę, zawisł w półpętli i stromo runął w dół, układając za płonącym kadłubem swój ostatni czarno-pomarańczowy tor.

Kapral Niewiara dusi drugiego Dorniera. Trzeciego kosi Szmejl. Ale rozpędem wyprzedza Niemca i w tej sekundzie dostaje gwałtowną serię w tablicę przyrządów. Jest przerażony, lecz żywy i cały. Zwija Pezetela do następnego ataku.

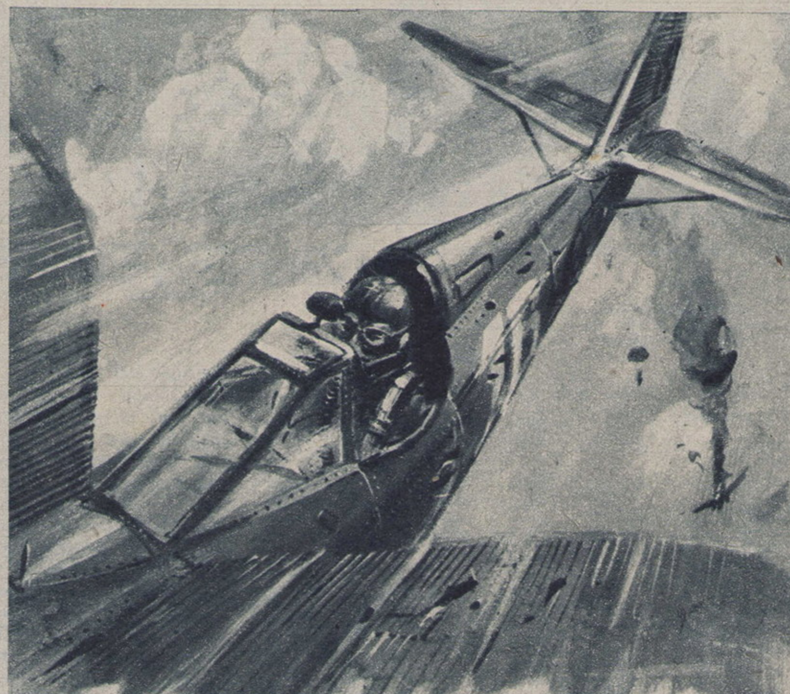
Formacja już rozłupana na części. Zmuszona do przyjęcia walki, rozpada się na pojedyncze maszyny. Zajadły werbel serii rozciąga się w przestrzeni i zwolna obejmuje całe niebo w rozwidleniu Wisły i Narwi.

Osaczony i związany bojem z Kościuszkowską Eskadrą kłąb Messerschmittów chodzi jak rozwścieczony rój. W powietrzu tłok jak na Marszałkowskiej. Każdy niebaczny zwrot grozi zderzeniem z przeciwnikiem lub z walczącym obok kolegą. Walka przybiera na sile. Zaczynają mdleć z wysiłku ręce. A Heinkli, Junkersów, Dornierów i Messerschmittów przybywa z minuty na minutę. Oto nadlatuje znów kilka świeżych zgrupowań w eskorcie chmary ruchliwych komarów. Przeczucie dławi krtań... Tak, to Messerschmitty 109. Myśliwce o nieprawdopodobnej prędkości i uzbrojeniu. Pokazują się po raz pierwszy na polskim niebie. Serce wali młotem. Przypełza strach. „P jedenastki" w pierwszej chwili giną z oczu w mrowiu niemieckim myśliwców. Ale wnet rozlatują się po niebie i zawiązują zaciekłe pojedynki kołowe. Dotrzymują placu! Brak prędkości wyrównuje błyskawiczna zwrotność i mistrzowska akrobacja.

Walka przybiera zawrotne tempo. Niebo rozpęka rezonansem wyjących silników. Głuchy bulgot karabinów maszynowych przeplata miarowe ujadanie armatek. Pajęczyna białych nici kreślących tory oddanych serii i płaskie taśmy skondensowanego skrzydłami powietrza, owijają walczących niby maskaradowe serpentyny.

Przyglądający się biernie temu widowisku Krzysztof doznaje jakiegoś mdłego uczucia zaciekawienia i grozy. I chociaż podświadomie szuka jeszcze oparcia w młodzieńczej, nie znającej ceny życia odwadze, to jednak zwolna grzęźnie już w przypływie lęku. Od tej chwili te dwa uczucia: strach i odwaga, będą nim miotały przy każdym wzlocie w bój. Jego palce ściskają teraz kurczowo ramię pobladłego Cześka. Bo oto w głębi błękitu spazmatycznie załkał silnik czyjegoś Pezetela. Wszystkie spojrzenia zbiegają się w tym jednym miejscu: przejrzysty krzyżyk „P jedenastki" zwala się w dół, trzepocząc za sterami złocisto-czarną smugą. Wiruje w piekielnej karuzeli korkociągu na pełnej mocy silnika, zachłystując się jazgotem długiej, ostatniej serii wymierzonej na ślepo w ziemię. Nic nie rozewrze już zaciśniętej na spustach dłoni. Nikt nie usłyszy ostatniej myśli, wyszeptanej może tchem ostatnim. Myśliwy, według odwiecznego prawa krwi, sam stał się zwierzyną.

Dokoła strąconego płatowca rozgrywają się dramaty i triumfy. Jakiś samotny Pezetel wdaje się w beznadziejną gonitwę za Messerschmittem, nie przeczuwając, że za jego plecami składają się do strzału dwaj kompani tamtego. Ostrzeżony niecelnie wypuszczoną serią, wyrywa w bok, w mgnieniu oka, ślepym trafem zapala prześlizgującego mu się przed lufami Dorniera. Ale kiedy upojony niespodziewanym zwycięstwem sunie na wprost w poszukiwaniu nowej zwierzyny, dopędza go dwójka dolnopłatów. Z kilkudziesięciu metrów biją z działek jak młotami. Z Pezetela sypią się błyszczące śmiecie. Pilot skacze. To porucznik Szyszko. Niebacznie otwiera natychmiast spadochron. Zwój jedwabiu rozwija mu się za plecami, nabiera powietrza i półkuliście jędrnieje. Dolnopłaty na to tylko czekały. Najpierw rzuca się jeden z nich, wypuszcza gęstą serię, ale w gorączce chybia. Drugi podchodzi spokojnie, mierzy uważnie, strzela. Porucznik Szyszko dostaje siedemnaście pocisków. Wszystkie w nogi. Mokry od krwi, ląduje nieprzytomny.



A nad Poniatowem przepływa ciężko eskadra za eskadrą. Nikt ich już nie zaczepia. Nic nie powtrzyma. „P jedenastki" szamocą się w kleszczach Messerschmittów, kaleczone i zabijane trzydziestokrotną przewagą działek i ciężkich karabinów maszynowych.

Na południu ziemia zaczyna huczeć miarowym postękiwaniem. Dorniery, Heinkle i Jukersy — zwalają mordercze ładunki bomb w serce Polski — w Warszawę.

Artyleria zenitowa zachłystuje się drgającymi błyskami z pionowo wzniesionych luf. Bije raz po razie, ale chaotycznie i nerwowo. Czarne obłoczki rozrywają się za nisko i za daleko. Ogień rośnie zwolna i zaczyna się zacieśniać wokół krążących bombowców. Jednak bezskutecznie.

Spoza rozrzedzonych cumulusów wyskakuje naraz kilkanaście Messerschmittów. Spływają do lotu koszącego i znad dachów atakują stanowiska poszczególnych baterii przy moście Poniatowskiego. Tuż za nimi z przeraźliwym chichotem włączonych syren nurkują Stukasy Ju-87. Zwalniają bomby. Ładunek eksploduje jednak w Wiśle, podnosząc na wysokość kilkudziesięciu metrów kolumny wody, chlaszczącej o most wraz z rybami.

Nieomal jednocześnie nadciągają trzy pierwsze, zadyszane „Jedenastki". Pędzą z kierunku Bielan całą mocą swych stalowych Mercurych. Prowadzi je dowódca Gwiaździstej Eskadry, kapitan Sidorowicz. Rozgląda się niespokojnie za Messerschmittami. Otrzymał przed chwilą radiowy rozkaz przepędzenia ich znad warszawskich ulic. Klucz schodzi niżej, w rozwiniętym, luźnym szyku bojowym. Pod spodem buzują żółto-pomarańczowe studnie pierwszych pożarów, wytyczone skłębionymi kolumnami tłustego dymu. Palą się już czynszówki Woli i Powiśla. Okęcie rozświetlają błyski wybuchów. Ciemnoczerwone u nasady, jasne na zewnątrz. Geometryczny rysunek ulic naruszony jest gdzieniegdzie seriami kolistych śladów eksplozji. Tu i ówdzie pierwsze zwaliska gruzu. Kapitan podnosi z oczu szkła. Nie może ochłonąć. Nie chce uwierzyć własnym oczom. Patrzy przed siebie, rozpalonym, szklistym wzrokiem. Krtań dławi ból. Kontury ukochanego miasta rozmazują mu się w lśniącej, przezroczystej zasłonie. Wierzchem obciśniętej rękawicą dłoni przeciera oczy i... w tej samej sekundzie, blisko, pod skrzydłem dostrzega dwa duże cienie: — Messerschmitty!!! Jednocześnie na ułamek sekundy zanurza się w przejrzystej parze rozrzedzonej chmury.

Kiedy wyskakuje z mgły, natychmiast wpija palce w metal dźwigni spustowej: w pierścieniu celownika leży kanciasty kadłub Niemca. Krótka seria po statecznikach! Poprawka. Seria na wprost. Cień pilota za szkłem gondoli. Niebieskie strużki przeszywają ten cień i obejmują całą maszynę... Seria. Długa, niemilknąca. Łamią się paznokcie. Pezetel wibruje od strzałów. Ckliwy zapach prochu... Nareszcie płomień! Unik. UNIK!!! Dzwoni po skrzydłach odpryskujące aluminium. Messerschmidt idzie do ziemi. Ale zaślepionego walką kapitana atakuje teraz od pleców drugi Me. Sidorowicz ściąga ster. Zawrót! Gwałtowny wstrząs. Szarpnięcie pod kolanami. Błyskawiczna myśl:

— DOSTAŁEM... GDZIE SĄ BOCZNI?!

Ster wyskakuje z ręki. Chwyta go natychmiast. Maszyna reaguje. Skok w chmurę. Pod kolanami trzask rozrywającej się amunicji. O G I E Ń!!! Skakać! Dłoń szuka klamry pasów. NIE! Zabiją na spadochronie. K O N I E C C H M U R Y. Z boku czeka Me. Spusty. Wcisnąć spusty!!! Kaemy plują cienką serię i milkną. Rozerwane taśmy. Nie ma już amunicji. Zamieć gradu po skrzydle. Maszyna zapada się w rozchybocie. Po aluminiowej podłodze przelewa się ciepła, czarna kałuża krwi. Messerschmitt zawraca do następnego ataku. Ale drogę przecina mu kapral Karubin. Przed chwilą wyrwał się czwórce Niemców. Drugi boczny, kapral Szaposznikow, wije się pod lufami dwóch Me.

Sidorowicz skręca w stronę strefy działania ognia zenitówek przy moście Poniatowskiego. Pod ich osłoną przesadza na płonącej maszynie Wisłę i znosząc o żelazne pręty jakiegoś ogrodzenia podwozie, ląduje na Gocławiu. Ogień wlewa się do kabiny. Kapitan wyszarpuje się z pasów, nieludzką siłą dźwiga się na rękach i upada na ziemię w tlącym się kombinezonie.

Tymczasem na przedpolu Warszawy trwa dramatyczny bój garstki Polaków z przedzierającymi się nad stolicę hordami ciężkich od bomb dwusilnikowców i śmigłych, rozbestwionych myśliwców.

(cdn)



Radziecki spadochron szczelinowy T-2.

III Spadochronowe Mistrzostwa Świata (4)

ZDOBYWAMY MEDAL BRĄZOWY

ROMAN LEWANDOWSKI — KORESPONDENCJA WŁASNA

IV KONKURENCJA — grupowy skok z wysokości 1 000 m w klasyfikacji męskiej rozegrano 3 sierpnia, począwszy od godziny 13.40 w następującej kolejności: Jugosławia, Izrael, USA, Bułgaria, Polska, Węgry, Francja, CSR, ZSRR i Rumunia. Drużyny kobiece skakały 4 sierpnia od godziny 10 — Bułgaria, Izrael, CSR, Francja, Polska, ZSRR i Rumunia.

Z satysfakcją zajmujemy miejsce w autobusie. Podczas 30-kilometrowej jazdy na lotnisko tuszyńskie wszyscy siedzą zamyśleni. W pewnej chwili zaczyna się dyskusja nad skokami grupowymi. Wójcik mówi o powtórzeniu wyniku uzyskanego przez nas w Bułgarii. Pragniemy zdobyć maksymalną ilość punktów, ale po wyjściu z autobusu nasuwają się pierwsze wątpliwości. Warunki meteo były ciężkie: wiatr przy ziemi 7 m/sek, a na wysokości 1 000 m około 10 m/sek. A więc dokładne najście nad cel zadecyduje o tym czy wylądujemy w kole.

Role nasze są podzielone: trener odpowiada za wyliczenie momentu skoku, a my za dokładne wypracowanie lądowania. Zadanie to nie jest łatwe. Wystarczy jedno nerwowe pociągnięcie linek ST-1, aby odejść poza koło. Start naszej drużyny w dalszej kolejności podtrzymuje nas na duchu — zobaczymy inne ekipy. Pilot i trener siedzą przy krzyżu i obserwują. Wreszcie przychodzą do nas, a ten ostatni podaje pilotowi poprawkę kursu przez mikrofon umieszczony przy drzwiach samolotu. Wkrótce osiągamy żądaną wysokość. Trener włącza sekundomierz, a my czekamy w napięciu na sygnał opuszczenia samolotu. Po chwili opadamy całą grupą, a następnie wszyscy lądujemy w kole.

Konkurencja przebiega szybko. Kierunek wiatru bardzo minimalnie skręca w prawo. Jesteśmy pełni nadziei, że drugi skok będzie lepszy. Znowu lecimy nad cel. Drzwi samolotu otwarte, liny wyzwalające zapięte, zerkamy kątem oka przez okienka — najście jest dobre. Wtem trener zamyka drzwi — odchodzimy na drugi krąg. Dlaczego nie wyskoczyliśmy? Dolatujemy do celu po raz drugi. Szwedziuk popatrzył przez okno i rzekł: Nalot nie najlepszy. Na poprawkę było już za późno. Teraz trzeba wyskoczyć, gdyż w przeciwnym razie grozi nam dyskwalifikacja. Zamiast do koła opadamy na zabudowania lotniska. Każdy z nas ciągnie linki co sił w rękach, mimo to lądujemy około 400—500 m od środka koła. Niestety, takiego błędu wynikającego ze złego najścia nie byliśmy w stanie poprawić, opodając na naszych „Esteciakach". Opanowuje nas rozczarowanie — jak to się stało?



Monika Laroche (Francja)



Zawodnik jugosłowiański Milicević.



Wasyl Romaniuk i kierownik amerykańskiej drużyny spadochronowej obserwują przebieg jednej z konkurencji.

IV KONKURENCJA
Grupowy skok z wysokości 1 000 m na celność lądowania do koła o promieniu 150 m.

Moskwa 3—4.8.1956 r.

Miejsce	Nazwisko zawodnika	Państwo	Pierwszy skok w metrach	Pierwszy skok w punktach	Drugi skok w metrach	Drugi skok w punktach	Ogółem p-któw
	MĘŻCZYŹNI						
1.	Koubek	CSR	8,60	141,4	9,55	140,5	281,9
2.	Ozabal	CSR	1,29	148,7	45,84	104,2	252,9
3.	Kaplan	CSR	55,30	94,7	4,37	145,6	250,3
4.	Jehlicka	CSR	16,80	133,2	48,36	101,7	234,9
5.	Krivan	CSR	57,86	92,1	21,32	128,7	220,8
6.	**WÓJCIK**	**POLSKA**	**2,18**	**147,8**	**—**	**0**	**147,8**
7.	Kirow	Bułgaria	2,95	147,7	—	0	147,1
8.	Pieklin	ZSRR	—	0	5,80	144,2	144,2
9.	Doinski	Bułgaria	8,12	141;9	—	0	141,9
10.	Damnjanović	Jugosławia	8,47	141,5	—	0	141,5
11.	Głbow	Bułgaria	8,83	141,2	—	0	141,2
12.	Wodeniczarow	Bułgaria	9,99	140,0	—	0	140,0
13.	Hobby	USA	12,31	137,7	—	0	137,7
14.	**LEWANDOWSKI**	**POLSKA**	**19,68**	**130,3**	**—**	**0**	**130,3**
15.	Sanborn	USA	20,10	129,9	—	0	129,9
16.	Badioc	Rumunia	23,32	126,7	—	0	126,7
17.	Nikitin	ZSRR	91,40	59,0	85,32	64,7	123,7
18.	Szarkow	Bułgaria	26,83	123,2	—	0	123,2
19.	Estelle	USA	34,56	115,4	—	0	115,4
20.	**LIPOWCZAN**	**POLSKA**	**36,80**	**113,2**	**—**	**0**	**113,2**
21.	Rakow	ZSRR	—	0	49,93	100,1	100,1
22.	**CIERNIAK**	**POLSKA**	**52,07**	**97,9**	**—**	**0**	**97,9**
23.	Milicević	Jugosławia	52,65	97,4	—	0	97,4
24.	Hoffman	USA	60,70	89,3	—	0	89,3
25.	Chasac	Francja	—	0	66,27	83,7	83,7
26.	Stone	USA	65,17	84,8	—	0	84,8
27.	Buschiazzo	Francja	—	0	68,99	81,0	81,0
28.	Vincent	Francja	—	0	77,49	72,5	72,5
29.	Cachor	Izrael	82,60	67,4	—	0	67,4
30.	**SZWEDZIUK**	**POLSKA**	**84,17**	**65,8**	**—**	**0**	**65,8**
31.	Potron	Francja	—	0	95,22	54,8	54,8
32.	Negriu	Rumunia	100,00	50,0	—	0	50,0
33.	Fedczyszyn	ZSRR	110,60	39,4	140,0	10,0	49,4
34.	Janaj	Izrael	105,60	44,4	—	0	44,4
35.	Kosinow	ZSRR	—	0	140,70	9,3	9,3
36.	Szacham	Izrael	147,23	2,7	—	0	2,7
37.	Skofić	Jugosławia	148,27	1,7	—	0	1,7
	KOBIETY						
1.	Iliewa	Bułgaria	6,02	144,0	1,33	148,7	292,7
2.	Kurinszky	Węgry	7,08	142,9	7,95	142,1	285,0
3.	Maxova	CSR	4,42	145,6	11,20	138,8	284,4
4.	Sieliwierstowa	ZSRR	10,06	139,9	13,48	136,5	276,4
5.	Mitiewa	Bułgaria	0,37	149,6	32,32	117,7	267,3
6.	**CHMIELARCZYK**	**POLSKA**	**32,79**	**117,2**	**17,50**	**132,5**	**249,7**
7.	Muchina	ZSRR	25,60	124,4	29,32	120,7	245,1
8.	Pangerlova	CSR	36,22	113,8	23,09	126,9	240,7
9.	Wasiliewa	Bułgaria	52,76	97,2	18,72	131,3	228,5
10.	Prjachina	ZSRR	9,17	140,8	99,74	50,3	191,1
11.	**WÓJTKOWSKA**	**POLSKA**	**78,25**	**71,8**	**43,17**	**106,8**	**178,6**
12.	Kloubcova	CSR	93,37	56,6	44,27	105,7	162,3
13.	Premat	Francja	58,61	91,4	89,30	60,7	152,1
14.	**FRANKE**	**POLSKA**	**—**	**0**	**6,44**	**143,6**	**143,6**
15.	Laroche	Francja	136,94	13,1	29,50	120,5	133,6
16.	Papp	Węgry	127,30	22,7	43,55	106,5	129,2
17.	Diaconu	Rumunia	—	0	23,69	126,3	126,3
18.	Velixar	Rumunia	—	0	27,02	123,0	123,0
19.	Berger	Węgry	—	0	61,17	88,8	88,8

UWAGA DO TABELI: W klasyfikacji męskiej miejsca od 38 do 49 zajęli: Ibrahimovski — Jugosławia, Belosević — Jugosławia, Ben-Ari — Izrael, Ben-Szaul —. Izrael, Gyulai — Węgry, Mikloś — Węgry, Polonyi — Węgry, Aradi — Węgry, Szerzö — Węgry, Sidletki — Rumunia, Iancu — Rumunia, Velicu — Rumunia. W klasyfikacji kobiecej miejsca 20 i 21 zajęły: Cur — Izrael, Jozefa — Izrael. Zawodniczki te otrzymały 0 pkt.

Konkurencja IV miała zadecydować kto będzie mistrzem świata. Wiatr utrzymywał się cały czas w granicach 7 m/sek. Kierownictwo zawodów jednak zdecydowało, że skoki odbędą się, ponieważ regulamin określa wiatr do 8 m/sek. Po pierwszym skoku drużyna radziecka nie trafiła do koła. Zawodnicy ci jak i kierownictwo ekipy ZSRR próbowało nas przekonać, podobnie jak i inne drużyny, że jest silny wiatr, że ciężko jest sterować spadochronem, dlatego też należałoby unieważnić skoki tej konkurencji. Chodziło im po prostu o powtórzenie IV konkurencji, decydującej o ostatecznym wyniku mistrzostw. Zawodnicy ZSRR jednak nie znaleźli poparcia u innych drużyn i ostatecznie konkurencję tę rozegrano do końca. W tym też dniu odbyła się narada komisji sędziowskiej z przedstawicielami poszczególnych drużyn. Celem jej było omówienie złożonego przez ekipę ZSRR protestu. Przebiegu dyskusji nie znam, gdyż w niej nie uczestniczyłem. Konkurencja IV została uznana za rozegraną. W ponownym przeprowadzeniu konkurencji drużyna Związku Radzieckiego widziała możliwości własnego zwycięstwa.

Punktacja drużynowa IV konkurencji przedstawia się następująco: mężczyźni — 1. CSR: 785,1 pkt; 2. Bułgaria: 430,2 pkt; 3. POLSKA: 391,3 pkt; 4. USA: 383,0 pkt; 5. ZSRR: 367,9 pkt; 6. Jugosławia: 240,6 pkt; 7. Francja: 237,2 pkt; 8. Rumunia: 176,7 pkt; 9. Izrael: 114,5 pkt; 10. Węgry: 0.0 pkt. Kobiety —



Fedczyszyn gratuluje Iliewej (Bułgaria) zajęcia pierwszego miejsca w IV konkurencji.

WYNIKI III SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA w klasyfikacji indywidualnej

Moskwa 5.8.1956 r.

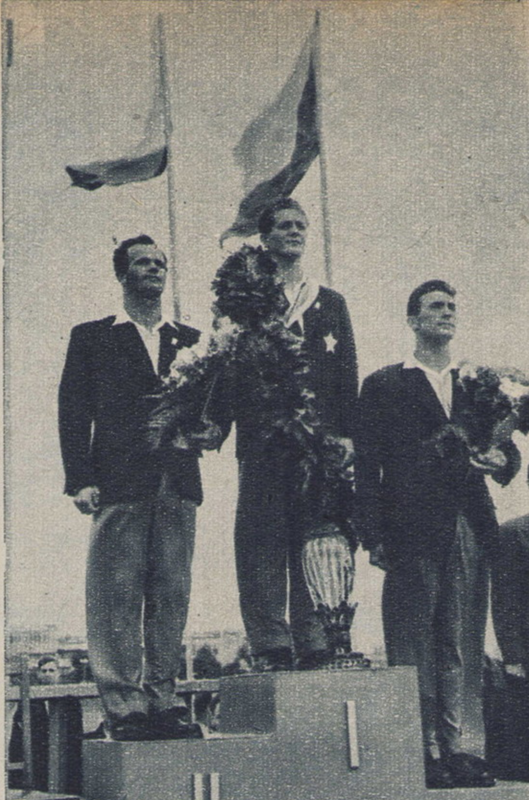
Miejsce	Numer startowy	Nazwisko zawodnika	Państwo	Ilość punktów
		MĘŻCZYŹNI		
1	42	Koubek	CSRR	1 701,6
2	43	Ozabal	CSR	1 688,3
3	41	Jehlicka	CSR	1 666,4
4	44	Kaplan	CSR	1 659,3
5	28	Pieklin	ZSRR	1 600,7
6	45	Krivan	CSR	1 589,4
7	27	Nikitin	ZSRR	1 568,8
8	30	Rakow	ZSRR	1 527,5
9	38	Chasac	Francja	1 479,7
10	47	Damnjanovic	Jugosławia	1 468,7
11	40	Vincent	Francja	1 446,8
12	36	Buschiazzo	Francja	1 444,5
13	2	Doinski	Bułgaria	1 438,0
14	4	Głbow	Bułgaria	1 433,9
15	29	Kosinow	ZSRR	1 432,1
16	3	Szarkow	Bułgaria	1 426,0
17	26	Fedczyszyn	ZSRR	1 425,0
18	32	Sanborn	USA	1 418,4
19	5	Wodeniczarow	Bułgaria	1 402,0
20	49	Belosević	Jugosławia	1 383,1
21	46	Milicević	Jugosławia	1 373,9
22	**19**	**CIERNIAK**	**POLSKA**	**1 354,1**
23	39	Potron	Francja	1 350,9
24	**20**	**SZWEDZIUK**	**POLSKA**	**1 334,9**
25	31	Estelle	USA	1 334,7
26	1	Kirow	Bułgaria	1 287,3
27	33	Hoffman	USA	1 281,1
28	25	Badioc	Rumunia	1 279,7
29	50	Skofić	Jugosławia	1 274.0
30	**17**	**WÓJCIK**	**POLSKA**	**1 252,7**
31	48	Ibrahimovski	Jugosławia	1 232,0
32	**16**	**LEWANDOWSKI**	**POLSKA**	**1 166,4**
33	10	Szerzö	Węgry	1 144,2
34	12	Cachor	Izrael	1 131,2
35	6	Gyulaj	Węgry	1 124.0
36	23	Iancu	Rumunia	1 119.8
37	37	Chaussade	Francja	1 077,0
38	9	Aradi	Węgry	1 073.0
39	7	Mikloś	Węgry	1 059,9
40	24	Velicu	Rumunia	1 056,6
41	34	Hobby	USA	1 046,9
42	35	Stone	USA	1 033.5
43	21	Negriu	Rumunia	1 016,7
44	14	Ben-Ari	Izrael	1 004,1
45	22	Sidletki	Rumunia	976,5
46	8	Polonyi	Węgry	947,5
47	**18**	**LIPOWCZAN**	**POLSKA**	**903,9**
48	13	Janaj	Izrael	857,0
49	15	Ben-Szaul	Izrael	872,3
50	11	Szacham	Izrael	685,5
		KOBIETY		
1	23	Maxova	CSR	1 726,1
2	16	Sieliwierstowa	ZSRR	1 716.7
3	17	Muchina	ZSRR	1 646,7
4	18	Prjachina	ZSRR	1 620,4
5	22	Kloubcova	CSR	1 589.4
6	24	Pangerlova	CSR	1 558,3
7	1	Iliewa	Bułgaria	1 482.1
8	3	Mitiewa	Bułgaria	1 468,2
9	19	Premat	Francja	1 410,3
10	20	Laroche	Francja	1 326.2
11	6	Papp	Węgry	1 317.4
12	5	Kurinszky	Węgry	1 246.8
13	**11**	**CHMIELARCZYK**	**POLSKA**	**1 234,6**
14	2	Wasiliewa	Bułgaria	1 220,5
15	**10**	**WOJTKOWSKA**	**POLSKA**	**1 185,4**
16	13	Diaconu	Rumunia	1 116.3
17	**12**	**FRANKE**	**POLSKA**	**951,7**
18	8	Cur	Izrael	951.2
19	14	Velixar	Rumunia	845,1
20	4	Berger	Węgry	820,0
21	9	Józefa	Izrael	787,5
22	21	Gallimard	Francja	778,1
23	15	Sidletki	Rumunia	528,2

1. Bułgaria: 560,0 pkt; 2. CSR: 525,1 pkt; 3. ZSRR: 521,5 pkt; 4. POLSKA: 422,3 pkt; 5. Węgry: 414,2 pkt; 6. Francja: 285,7 pkt; 7. Rumunia: 249,3 pkt; 8. Izrael: 0,0 pkt.

OBSERWACJE OGÓLNE

Przez okres mistrzostw mieszkaliśmy w hotelu Armii Czerwonej na VII piętrze. Posiłki w dużym wyborze spożywaliśmy w restauracji hotelowej. Menu ustalaliśmy przy kolacji na dzień następny. Dojazd na lotnisko odbywał się autobusem, który miała do dyspozycji każda ekipa. Starty samolotów przeprowadzano punktualnie. Komunikaty meteo przekazywano telefonicznie ze stacji meteorologicznej znajdującej się na lotnisku. Na starcie stała tablica z wynikami osiągniętymi przez zawodników, uzupełniana jednak z pewnym opóźnieniem. Praca komisji nie była zadowalająca. Składała się ona w całości z przedstawicieli ZSRR. Moim zdaniem komisja taka winna być w przyszłości międzynarodowa. W konkurencjach, w których punktowany był styl i czas, komisja posługiwała się lornetkami artyleryjskimi oraz sekundomierzami o dużej tarczy i podziałce. Mimo tego w ocenie poszczególnych sędziów zachodziły poważne rozbieżności dochodzace do 0,7 sek. Wyniki z poszczególnych konkurencji ekipa otrzymywała późno, zamiast z dnia na dzień. Protokoły dostaliśmy dopiero w 3 dni po zakończeniu mistrzostw.

Relacje z przebiegu skoków transmitowano dla publiczności przez głośniki rozmieszczone na lotnisku. Spiker był spadochroniarzem. Bilety wstępu na mistrzostwa premiowano, m. in. do wygrania były telewizory i motocykle.



Zwycięstwo w klasyfikacji męskiej odnieśli Czechosłowacy. Spadochronowym Mistrzem Świata został Gustav Koubek (w środku). Drugie miejsce zajął Leopold Ozabal, a trzecie Jaroslav Jehlicka. Na zdjęciu skoczkowie po wręczeniu nagród.



Piękny sukces w klasyfikacji kobiecej uzyskała Józefa Maxowa (CSR), zdobywając tytuł Spadochronowej Mistrzyni świata (w środku). Drugie miejsce zajęła Walentyna Sieliwierstowa (ZSRR), a trzecie Halina Muchina, również ZSRR.

Rozrywki kulturalne organizowano jednak bez planu. W wolnych chwilach zwiedzaliśmy Moskwę.

SPADOCHRONY I SKOCZKOWIE

Niewątpliwie zainteresuje czytelników sprzęt używany na mistrzostwach oraz przygotowania uczestników. Drużyna CSR skakała ze spadochronami „PTCH" (o pełnej czaszy okragłej), które budową swą przypominaja PT-1a. Gdy patrzyliśmy na reprezentantów CSR, widać było u nich spokój, opanowanie i pewność siebie. Miałem możność lecieć z ekipa czechosłowacką na drugi skok z wysokości 2 000 m. Przed wyskokiem pilot zmniejszył prędkość samolotu do 100 km/h. Wszyscy zawodnicy oddzielali się w stronę skrzydła — po prostu kładli się na strugi powietrza. Spadali bardzo statecznie. Manewrowanie mieli opanowane na piątkę.

Nieco odmienne cechy zaobserwowałem u skoczków radzieckich, którzy zbyt gwałtownie i nerwowo manewrowali spadochronem. Byli oni zaopatrzeni w spadochrony szczelinowe typu „T-2". Konstrukcja ich została oparta na podobnych typach: PT-1a, PT-2, PT-3 i PT-4. Podobnymi spadochronami posługiwali się skoczkowie angielscy na II Spad MŚ we Francji. Ponadto zawodnicy radzieccy zabezpieczeni byli w pokrowce od spadochronów MPŁK-45 i PŁ-45, do których wkładali dętkę od kółka ogonowego samolotu. Po napompowaniu powietrzem służyła ona jako poduszka siedzeniowa. Z taką poduszką skakał również Rumun, Sidletki.

Ze spadochronami „T-2" startowali także Bułgarzy, którzy dobrze umieli się nimi posługiwać. Czasza „T-2" nie miała jednego klina, wobec czego sterowanie tym spadochronem było odmienne. Bułgarzy dobrze przygotowali się do mistrzostw, przebywając na zgrupowaniu, na którym każdy uczestnik wykonał około 75 skoków. Kierownikiem ekipy był generał z DOSO.

Na uwagę zasługują spadochrony francuskie. Objętościowo — spadochron główny i zapasowy — bardzo małe. Układ zapasowego poprzeczny, czasza wykonana z nylonu. Ciekawy jest sposób wymiany czaszy. Uszka „D" są rozbieralne. W przypadku uszkodzenia czaszy odkreca się ją od uprzęży i montuje nową wraz z linkami.

Najmniejszy spadochron zapasowy mieli Jugosłowianie. W porównaniu do naszej „Pezetki" był on miniaturą. Układ poprzeczny, czasza z nylonu. Produkcja własna typu FRANIA KLUZ PT-06R. Skoczkowie jugosłowiańscy dobrze byli przygotowani, przebywajac przed wyjazdem do ZSRR na obozie doskonalącym.

Warto jeszcze dodać, że przed rozpoczęciem mistrzostw organizatorzy zabezpieczyli wszystkie drużyny w automat KAP-3.

Byłem uczestnikiem Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych w Bułgarii, gdzie zaznajomiłem się z poziomem niektórych drużyn. W Moskwie stwierdziłem, że technika skoku tych ekip poważnie wzrosła.

MNIEJ MÓWIĆ — WIĘCEJ SKAKAĆ

Na zakończenie chcę się pokrótce zastanowić nad osiągnięciami i korzyściami jakie odnieśli Polacy na mistrzostwach.

Samo spotkanie z drużynami innych państw oraz dyskusja z zawodnikami na tematy nie tylko spadochronowe — przyniosły wiele korzyści.

Niewątpliwie słuszną drogę wybrali Czechosłowacy — zaprowadziła ich ona do tak pięknego zwycięstwa. Skoczkowie ci mieli kilka spotkań międzypaństwowych. Początkowo nie odnosili sukcesów. Było to sygnałem do szukania nowych dróg w treningu spadochronowym, w którym wychowanie fizyczne odegrało decydującą rolę. Skoki wykonują oni według opracowanego programu dla sportowców wyczynowych. U nas wychowanie fizyczne jest również obowiązkowe, ale na obozie doskonalącym.

Dotychczas mieliśmy jedno spotkanie międzynarodowe (Bułgaria) i nie potrafiliśmy uniknąć błędów takich, jak np. odejście od samolotu. Do tej pory nie opracowano własnych metod oddzielenia się od maszyny — po prostu brak inicjatywy i jeszcze raz inicjatywy. I tak na przykład w Bułgarii sekundomierz zakładaliśmy na spadochronie zapasowym, a na mistrzostwach w Moskwie wiązaliśmy go... sznurkiem na dłoni. A przecież większość uczestników mistrzostw montowała go właśnie na spadochronie zapasowym, dlatego, że skala sekundomierza jest wówczas lepiej widoczna. Większość zawodników przy skokach na celność lądowania korzystała z wysokościomierzy skonstruowanych specjalnie dla spadochroniarzy, aby nie określali na oko wysokości podczas spadania. Używanie dwóch sekudomierzy było dla nas nowością. O ich zastosowaniu podczas opóźnień poinformował nas Jugosłowianin, Damnjanovic.

W Bułgarii skakaliśmy z nowymi spadochronami SW-2, a w Moskwie na starych, wysłużonych ST-1. Wyglądały one ubogo przy sprzęcie innych ekip.

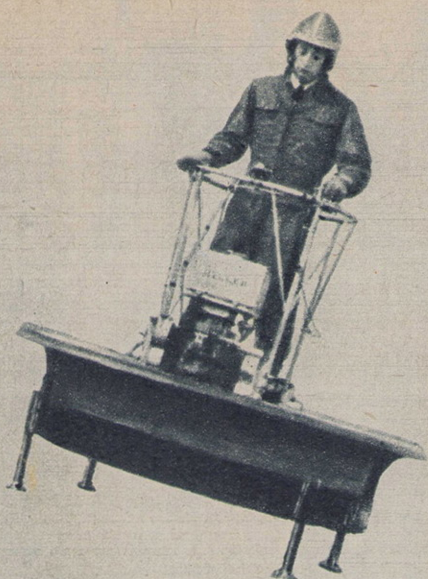
Oceńmy w dużym skrócie nasze przygotowania przed mistrzostwami, które odbyliśmy w Poznaniu. Bardzo poważnym błędem było to, że codziennie musieliśmy dojeżdżać samochodem około 50 km do lotniska w jedną stronę. Trening odbywał się chaotycznie, bez z góry opracowanego programu. Nie mieliśmy jednolitego sprzętu — inne spadochrony na obozie, inne na mistrzostwach. Ponadto przez cały okres przygotowań trwały eliminacje.

Na gimnastykę chodziliśmy codziennie rano do hali sportowej, lecz cóż z tego, brak było kontroli trenera. Nie orientował się on jaki był postep u poszczególnych skoczków przez cały okres obozu. To samo dotyczyło badań. Po co nas codziennie ważono, jeżeli tego nikt nie kontrolował?

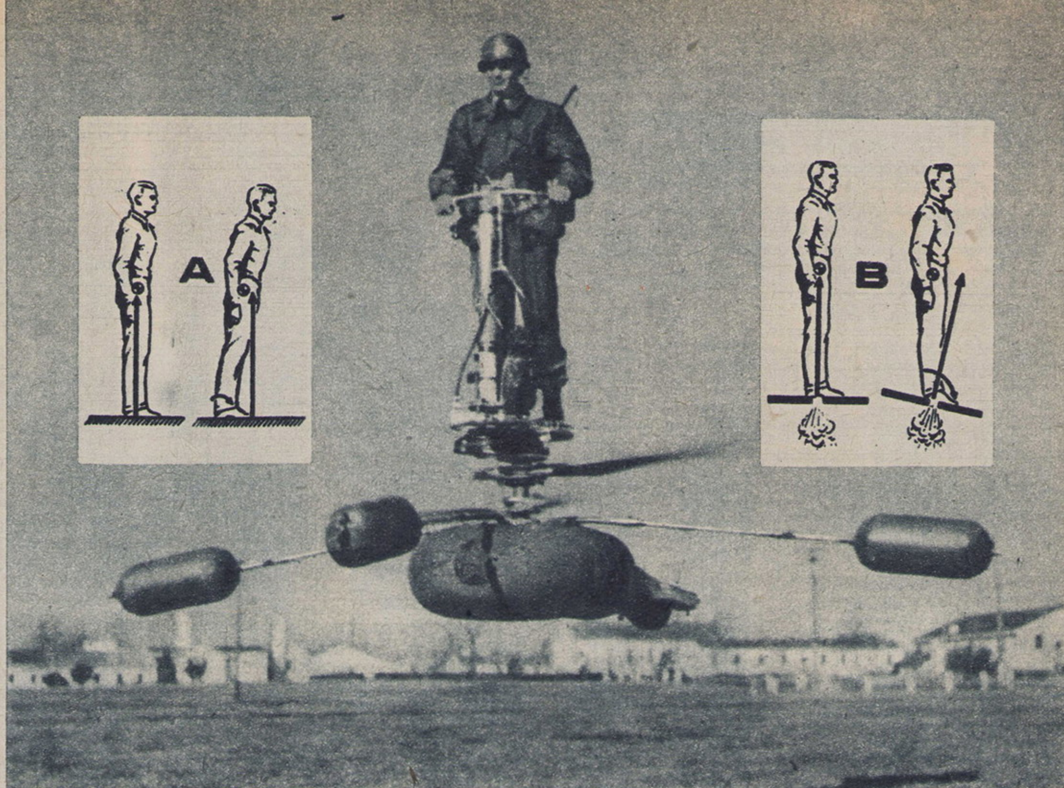
Na wyjazd do Bułgarii nie otrzymaliśmy przedstawiciela prasy lotniczej — był to poważny błąd. Kierownictwo wiedziało o tym. Przy wyjeździe do Moskwy powtórzyło się to samo. Inne drużyny miały sprawozdawców prasowych i filmowych, a my nikogo. **Dlaczego z Polski nie pojechał przedstawiciel prasy lotniczej?** Dlaczego nie zabraliśmy z sobą filmowca? Na to może odpowiedzieć tylko ZG LPŻ. Czy Zarząd Główny miał jakiś cel w tym, aby nie wysyłać żadnego z nich? Przed wyjazdem generał Turski zapewnił nas, że będziemy mieli zabezpieczenie prasowe na miejscu — niestety nie zauważyliśmy tego.

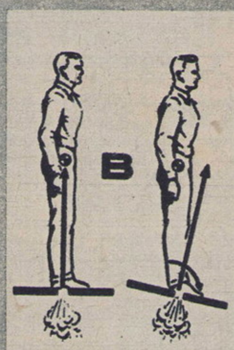
A oto kilka wniosków, które mi się nasuwają. Oczywiście nie wyczerpują one całego zagadnienia. Należy:

1. **Opracować program treningu dla skoczków wyczynowych, nie przez jedną osobę, lecz na naradzie spadochronowej, która powinna być zwołana w najbliższym czasie.**
2. **Umożliwić sportowcom spadochronowym wszechstronne podnoszenie kwalifikacji.**
3. **Wznowić szkolenie wyczynowe w Nowym Targu. Warto pomyśleć nad zorganizowaniem, niewielkim nakładem finansowym, Szkoły Spadochronowej w Środzie k/Poznania.**
4. **Jak najszybciej przystąpić do przygotowania sprzętu spadochronowego, aby mieć możność dokładnego wypróbowania go przed wyjazdem na zawody. Nie powinna się powtórzyć znowu historia z konstruowaniem spadochronu na 4 miesiące przed mistrzostwami.**
5. **W przyszłości tak zorganizować wyjazd, aby przybyć na trening. Do Bułgarii przyjechaliśmy za późno i nie było czasu na trening, do Moskwy również przyjechaliśmy z opóźnieniem. Kiedy się wreszcie czegoś nauczymy?**









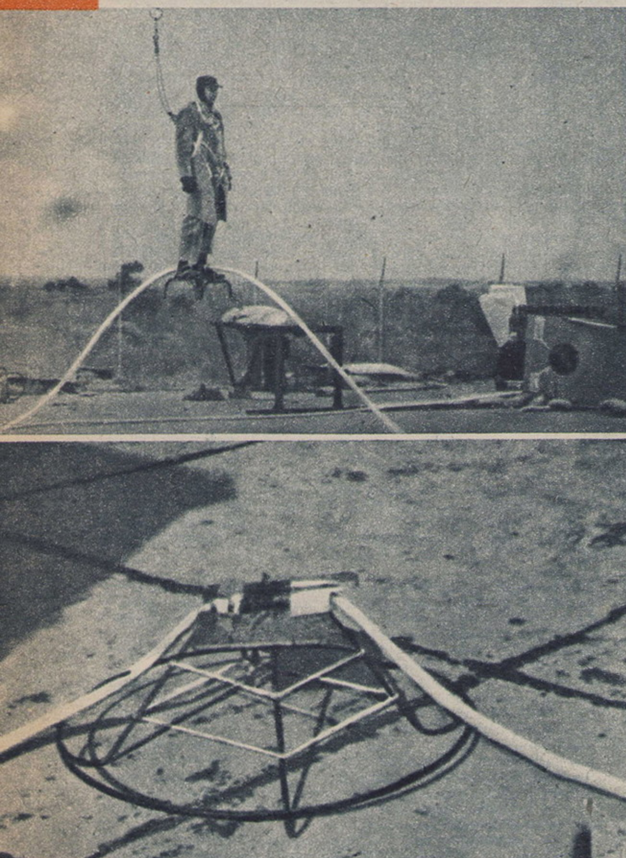
Z prawej: „Aerocycle“ De Lackner'a z roku 1956 nie różni się od „Heli-Vector'a“ (rys. 9). Średnica wirnika — 4,572 m. W „okienkach“ rys. 1A — zachowanie się człowieka stojącego na ziemi, rys. 1B — pilota stojącego na platformie — zasada instynktowego utrzymywania się w pozycji pionowej. Powyżej — Aparat Hiller'a w locie (rys. 8).

NOWOCZESNE

Inż. ZBIGNIEW KOWALSKI

Latające dywany

CZYTELNICY znają już zapewne z notatek w „Skrzydlatej Polsce“ dwa opracowane niedawno niezwykłe środki lokomocji powietrznej, mogące startować i lądować w miejscu, a także zawisać nieruchomo w powietrzu. Te ciekawe konstrukcje, nie mające jeszcze nawet nazwy, przypominają baśniowe dywany latające ze wschodnich opowieści w realizacji techniki XX wieku. Uderzająca prostota konstrukcji tych „latających dywanów“ lub jak niektórzy wolą „latających motocykli“ i fenomenalna wprost prostota sterowania przechyleniami ciała pilota przy braku jakichkolwiek urządzeń sterujących — nie została tak łatwo osiągnięta jakby się to mogło wydawać.



U góry — Pierwsze próby Zimmermana (rys. 2), niżej — Inny „latający stołek“ NACA (rys. 3).

Pierwsza myśl zbudowania „latającego motocykla“ narodziła się w r. 1946. W owym czasie problem sterowania i stateczności tych miniaturowych aparatów wydawał się tak trudnym jak sztuka utrzymywania się linoskoczka na linie. Dopiero liczne przeprowadzone doświadczenia wykazały, że jednak nie trzeba posiadać umiejętności artysty cyrkowego, aby móc pilotować „latające motocykle“. Wyniki tych doświadczeń pozwoliły na zbudowanie już użytkowych, pełnosprawnych maszyn latających.

Ciekawe doświadczenia przeprowadzane były w ciągu kilku lat przez NACA, dla uzyskania odpowiedzi na pytanie: „czy człowiek może poruszać się w powietrzu w pozycji stojącej, mając pod stopami źródło siły nośnej“. Hipotezę, że jest to możliwe, wysunął inżynier C. H. Zimmerman.

Początkowo zaprojektował on i zbudował mały latający aparat z przeciwbieżnymi śmigłami, nad którymi stojący człowiek wychyleniami ciała miał utrzymywać równowagę i żądany kierunek lotu. Zimmerman wychodził z oryginalnego założenia, że stateczność tego rodzaju aparatu da się uzyskać dzięki instynktownemu działaniu człowieka umiejącego przecież utrzymywać się w pozycji pionowej na nogach, a więc w pozycji teoretycznej prawie niestatecznej.

Na rys. 1A pokazano schemat instynktownego utrzymywania się człowieka w pozycji pionowej. Widać wyraźnie, że gdy środek ciężkości odchyli się od osi przechodzącej przez staw skokowy, człowiek przeciwdziała temu takim ruchem stopy, że powstający moment zmusza ciało (a wraz z nim środek ciężkości) do powrotu do położenia poprzedniego.

Zimmerman uważał, że człowiek stojący na platformie jego aparatu będzie instynktownie zachowywał się tak, jak wtedy gdy stoi na ziemi. Na rys. 1 B widać, że w takim przypadku moment wywołany ruchem stopy wychyli płaszczyznę platformy przy zachowaniu pionowej pozycji ciała. Odchylenie platformy od poziomu spowoduje odchylenie osi ciągu od pionu, a to z kolei wywoła moment tłumiący zachwianie równowagi. Gdyby rozumowanie Zimmermana było słuszne, budowa lekkich aparatów — „latających dywanów“ opłacałaby się znakomicie. Zbyteczny byłby w nich jakikolwiek mechanizm sterowniczy i ustateczniający, w sposób niezwykle prosty zastąpiony podświadomym działaniem ciała pilota.

Pierwsze próby aparatu Zimmermana musiały być zachęcające, skoro w roku 1950 konstruktor wraz inż. Hill'em zbudowali nowy doświadczalny aparat, który można by nazwać „latającym stołkiem“. Na rysunku (2) widać ten aparat unoszący się z pilotem nad ziemią. Niezwykła prostota aparatu była wynikiem zastosowania w nim jako źródła siły nośnej reakcji wydmuchiwanego ze specjalnej dyszy sprężonego powietrza.

Cały aparat, przypominający zwykły stołek, składał się z płyty sklejkowej umocowanej do prostej podstawy z rurek stalowych, tworzącej 4 nóżki. Do płyty przymocowana była dysza odrzutowa na sprężone powietrze i wiązania do przytwierdzenia stóp pilota. Sprężone powietrze — doprowadzono dobrze widocznymi na zdjęciu dwoma wężami gumowymi o jednakowej długości. Ciśnienie powietrza dostarczonego z zasobników naziemnych, wynosiło 14 atmosfer. Pilot w czasie prób chroniony był od upadku szelkami spadochronowymi, do których uwiązano luźną linę zabezpieczającą.

Inny „latający stołek“, różniący się jedynie konstrukcją podstawy, widać na rys. 3. Zastosowanie reakcji strumienia sprężonego powietrza podyktowane zostało w tych urządzeniach potrzebą wyeliminowania wszystkich wpływów ubocznych mogących oddziaływać na stateczność. Badano również „stołek“ z siodełkiem rowerowym osadzonym na rurze, która zamocowana była przegubowo do podstawy. Pilot siedząc na siodełku utrzymywał równowagę i sterował wyłącznie ruchami stóp.

Poniżej: Z lewej — Latający „stołek“ NACA (rys. tyzujące (rys. 5), z prawej — próby modelu stero



W rezultacie długotrwałych prób otrzymano szereg interesujących wyników. Po pierwsze okazało się, że tym łatwiej jest utrzymywać pilotowi równowagę, im mniej napina on swoje mięśnie i im mniej stara się „wtrącać" do czynności podświadomego utrzymywania ciała w równowadze. Gdy np. pilot usiłował spojrzeć do góry na linę zabezpieczającą lub też patrzył na ziemię, wówczas aparat wykonywał gwałtowne wahnięcia, odwracał się do pozycji poziomej „wystrzeliwując" jak rakieta w bok. (Trzeba pamiętać, że ciąg dyszy aparatu wynosił co naj mniej 100 kG).

Ciekawe było przy tym, że sztuczne zakłócenia równowagi aparatu jak np. szybki obrót wokół osi pionowej, niesymetryczne rozłożenie ciężarów i podmuchy wiatru nie wywierały godnego uwagi wpływu na stateczność i sterowność „latającego stołka". Ostatecznie wszystkie te próby wyjaśniły zagadnienia stateczności i sterowności, latających „dywanów" czy „stołków", potwierdzając całkowicie słuszność hipotezy Zimmermana.

W drugim etapie prac nad „latającymi motocyklami" oddział eksperymentalny NACA przystąpił do badania stateczności aparatów pionowo startujących, wytwarzających siłę nośną przy pomocy śmigieł i wirników. W roku 1951 zbudowano lekki aparat ważący 64 kG pokazany na rys. 4. W tym aparacie siłę nośną wytwarzał dwułopatowy wirnik o średnicy 2,15 m, napędzany dyszami odrzutowymi umieszczonymi na końcach łopat. Do napędu służyło podobnie jak w przypadku latających „stołków" sprężone powietrze pobierane z ziemi i doprowadzane do dysz za pośrednictwem dwóch elastycznych przewodów. Lekki szkielet utworzono z rurek stalowych.

Oś wirnika zamocowano elastycznie do podstawy szkieletu za pośrednictwem gumy piankowej. Natomiast podstawę nóg pilota utworzono z płyty sklejkowej przytwierdzonej sztywno do obsady osi wirnika. W ten sposób pilot mógł bezpośrednio sterować wirnikiem „czując" go pod stopami. Ręce pilota spoczywały na pierścieniu z rury stanowiącym całość z resztą szkieletu. Do zrównoważenia momentu obrotowego szkieletu, powstającego wskutek tarcia w łożyskach wirnika, użyto tu również sprężonego powietrza, którego wypływ pilot mógł regulować zaworem umieszczonym pod jedną z dłoni. Wyloty powietrza umieszczono na końcach poziomych rur szkieletu i skierowano w stronę zgodną z ruchem wirnika, co dawało moment równoważący.

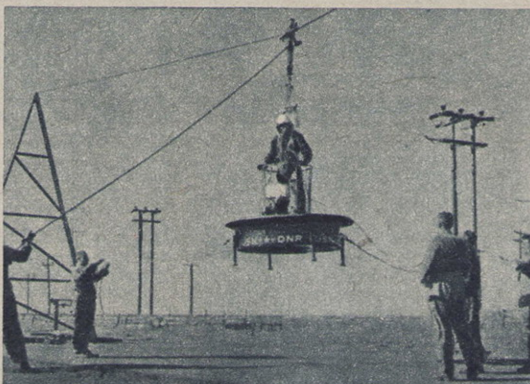
Pionowe wahania łopat wirnika, powstające przy odchyleniach płaszczyzny wirnika, tłumiono za pomocą sprężyn śrubowych osadzonych przy przegubach łopat. Piastę wirnika i sprężyny amortyzujące widać dobrze na rys. 5.

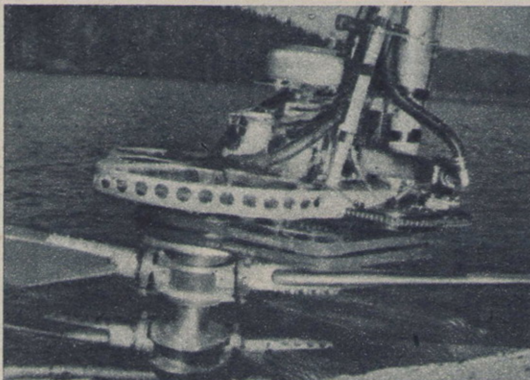
Warto tu przypomnieć różnicę jaka istnieje między śmigłem a wirnikiem. Otóż **śmigło** ma łopaty osadzone sztywno w piaście i wobec tego wytwarza moment zwany giroskopowym, który przy wychyleniach osi obrotu wywołuje tzw. ruch precesyjny śmigła. Precesja obraca aparat w płaszczyźnie prostopadłej do płaszczyzny wychylenia osi. **Wirnik** ma łopaty przegubowo osadzone w piaście i dzięki temu ruch jego osi nie wywołuje precesji całości. W opisywanym urządzeniu NACA wirnik zastosowano w tym celu, aby wyeliminować efekt momentu giroskopowego.

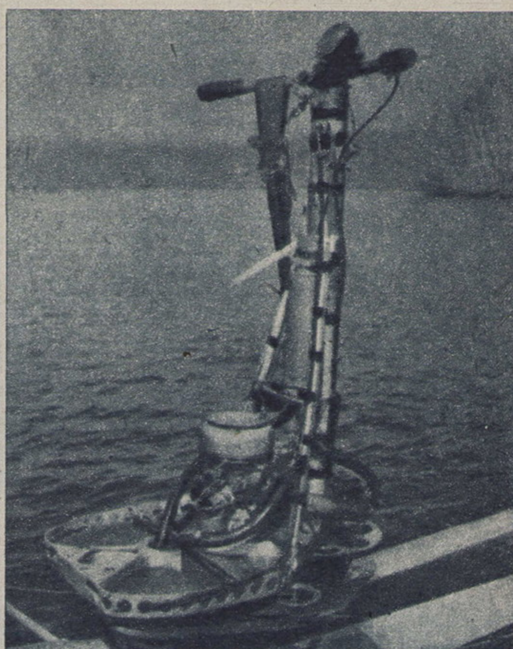
Po szeregu prób przeprowadzonych na tym aparacie uzyskano następujące wyniki:

1. Gdy pilot sterował aparatem (bez sprężyn amortyzujących) tylko z pomocą stóp — stateczność uzyskiwano w dość małym zakresie położeń.
2. Na aparacie z amortyzacją pionowych wahań łopat — stateczność i sterowność była zupełnie zadowalająca.
3. Lot z zablokowanymi przegubami łopat wirnika (co powodowało zamianę wirnika na zwykłe śmigło) — stawał się bardzo trudny. Pilot tylko z wielkim trudem mógł opanować precesyjne wychylenia aparatu towarzyszące każdemu zaburzeniu równowagi.
4. Efekt bliskości ziemi dawał się zauważyć do odległości równej mniej więcej dwóm średnicom wirnika i wpływał dodatnio na stateczność i sterowność aparatu.

W spokojnym powietrzu nowy aparat był łatwiejszy do sterowania niż latający „stołek", natomiast w burzliwym stawał się bardziej niespokojny od swego poprzednika. Na zakończenie badań zbudowano jeszcze jeden aparat, napędzany silnikiem elektrycznym obracającym przeciwbieżne śmigła. Aparat był sterowany na odległość. Prąd doprowadzano do niego przewodem elektrycznym zamocowanym pod dachem hali prób. Tym razem aparat posiadał sterowanie aerodynamiczne w postaci powierzchni umieszczonych w strumieniu zaśmigłowym.







U góry: Z lewej — Pierwsze próby aparatu Hiller'a (rys. 7). Poniżej — Stanowisko pilota „Heli-Vector'a", z prawej — Kolumna sterowa „Heli-Vector'a", wyposażona zaledwie w dźwignię gazu, sprzęgło i obrotomierz.

Na rys. 6 widać aparat w locie. Trzy położenia aparatu uzyskano naświetlając trzykrotnie to samo zdjęcie. Siedzący z boku operator steruje lotem aparatu.

Gdy w NACA zebrano wreszcie podstawowy materiał doświadczalny nad opisanymi aparatami, rozesłano go do różnych firm lotniczych. Nastąpił teraz etap praktycznej realizacji idei Zimmermana i Hill'a. Pierwszy przystąpił do niej znany konstruktor śmigłowców Hiller, którego pomysłem Zimmermana interesował się już w 1946 r. i rozpoczął nawet pewne prace konstrukcyjne, przerwane później z braku środków na dość kosztowne badania. Teraz w porozumieniu z instytutem badawczym marynarki przystąpił Hiller do budowy „latającego motocykla" czy też platformy napędzanej dwoma silnikami o łącznej mocy 100 KM, z przeciwbieżnymi śmigłami umieszczonymi w pierścieniowej obudowie. Obudowa ta stanowiła kanał aerodynamiczny. Sterowanie aparatu nie różniło się niczym od sterowania aparatów NACA. Obudowanie śmigieł kanałem pozwoliło uzyskać ciąg o 20% większy niż w wypadku zastosowania śmigieł otwartych.

Po wielu próbach na zabezpieczającej linie, aparat Hiller'a odbył wreszcie w roku 1955 pierwszy lot. Aparat ten jest pokazany na rys. 7 i 8. Zastosowanie dwóch silników spowodowane było względami bezpieczeństwa. Pierścieniowa obudowa niezależnie od korzyści aerodynamicznych, zabezpieczała obsługę od przypadkowego kontaktu z wirującymi śmigłami. Aparat dzięki swym małym wymiarom i niskiemu ciężarowi mógł być przewożony na samochodach („łazikach"), kutrach i łodziach podwodnych. Obecnie ma on służyć głównie do celów obserwacyjnych.

Inną drogą poszli konstruktorzy zakładów De Lackner Helicopter. Ich aparat noszący nazwę Heli-Vector, pokazany na rys. 9, wytwarza siłę nośną przy pomocy dwóch przeciwbieżnych wirników umieszczonych nad konstrukcją podwozia. Konstrukcja ta składa się z 4 długich rur zakończonych pływakami gumowymi oraz z dętki gumowej umieszczonej bezpośrednio pod osią wirnika. Pilot zajmuje miejsce nad wirnikiem na małej platformie, dobrze widocznej na rys. 10. Platforma ta posiada podstawy na stopy, a na górze — uchwyt na ręce przypominający kierownicę motocykla (rys. 11). Do napędu użyto tu pojedynczy silnik (przyczepny od łodzi wyścigowej) o mocy zaledwie 40 KM.

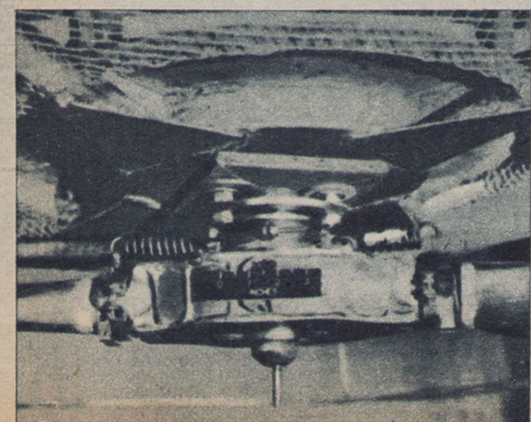
Heli-Vector dzięki wirnikowi o dużej średnicy może lądować w razie uszkodzenia silnika na autorotacji. Układ pływaków pozwala aparatowi lądować i startować z każdego terenu. Sterowanie Heli-Vectora odbywa się również ruchami ciała pilota.

Wg ostatnich doniesień władze wojskowe USA zakupiły serię pierwszych 12 sztuk Heli-Vectorów i przeprowadzają na nich doświadczalne szkolenie. Aparat seryjny pokazany na rys. 12 osiąga prędkość 120 km/h i może unieść 130 kG (żołnierz + 50 kG ładunku), zasięg jego wynosi — 170 km, a pułap — 3 000 m. Jak widać, są to osiągi jakich nie powstydziłby się niejeden śmigłowiec. Można przypuszczać, że opisane aparaty oddadzą duże usługi zwłaszcza dla celów obserwacji w trudnym terenie lub na morzu oraz przy przebywaniu rzek, przepaści i innych przeszkód terenowych. Być może, iż uzupełnią one motocykle jako środek łączności w każdym terenie. Nie ulega zresztą wątpliwości, że dla tego najnowszego rodzaju aerodyny znajdzie się jeszcze wiele innych zastosowań. Być może, że „latające motocykle" kiedyś znajdą się i w aeroklubach.

Na zakończenie warto wyrazić życzenie, aby podobnymi aparatami zajęli się również i nasi konstruktorzy. Tym bardziej, że są one jeszcze w wieku niemowlęcym i nie trudno będzie odrobić postęp w tej dziedzinie. Jeśli chodzi o dalszy rozwój „latających motocykli", nie należy przewidywać, aby pojawiły się większe maszyny wieloosobowe. Przy nieuniknionym wzroście ciężarów takich aparatów instynktowne sterowanie stałoby się niewystarczające, a ciężar pomocniczych urządzeń do sterowania musiałby ograniczyć ładowność aparatu.

Nie zapominajmy, że urządzenia do sterowania tych aparatów pilot, nie wiedząc nawet o tym, nosi w samym sobie.

4), w środku — Piasta wirnika i sprężyny amorwanego z odległości (rys. 6).





Święto Lotnictwa

...w Łodzi

TEGOROCZNE Święto Lotnictwa obchodziła robotnicza Łódź szczególnie uroczyście. Zainaugurowała je akademia, w której m. in. udział wzięli przedstawiciele radzieccy mjr Gawryłow i mjr Morozow. Podczas uroczystości przodującym lotnikom i personelowi naziemnemu wręczone zostały cenne upominki, które ufundował Zarząd Wojewódzki LPŻ. Otrzymali je m. in.: oficer Ludwik Bielak, instruktor i pilot I klasy — Józef Tenerowicz, przodownik wyszkolenia bojowego i politycznego Terlikowski, mechanik — Jan Świątkiewicz oraz stolarz lotniczy — Feliks Pietrzak.

Dzień 2 września wbrew wszelkim przewidywaniom PIHMU-u był piękny, ciepły i słoneczny. Nic więc dziwnego, że na wielką rewię lotniczą, która odbyła się na lotnisku w Lublinku, przybyło ponad 250 tysięcy osób. A było naprawdę na co popatrzeć.

O godz. 15.04 fanfarzyści ogłosili rozpoczęcie rewii, a w minutę później nad lotnisko nadlatują pierwsze samoloty z flagami. Po chwili na niebie nowe samoloty, od których odrywają się ciemne punkciki. Chwila napięcia i rozwijają się spadochrony. Jeszcze chwila i lądują trzy kobiety: Wojtkowska, Rak i Skonieczna, aby następnie podbiec do trybuny. Lecz oto uwagę wszystkich zwraca wzlatujący śmigłowiec. Okrąża lotnisko wzbudzając niemałą sensację. Prowadzi go por. Janusz Ochalik.

Z kolei piloci aeroklubów warszawskiego i łódzkiego demonstrują wspaniałe loty akrobacyjne, dowodzące wysokiego poziomu wyszkolenia. Na niebie królują „Bociany", „Jaskółki", „Jastrzębie" i „Muchy". W zupełnej ciszy lekko i zwinnie jeden za drugim wiążą pętle, robią beczki, krążą w spirali, by wreszcie nad głowami publiczności wykonać lot odwrócony. Wśród nich są dziś siostry Bugajewskie — pracownice Zakładów Wełnianych im. Barlickiego w Łodzi, Józef Pieczewski, Ireneusz Jóźwiak, instr. Zajda, Jerzy Popiel, Jerzy Wojnar, Jerzy Adamek i inni. Koniec pokazów szybowcowych. Ale oto na niebie ukazują się „Zliny-26", pokazując akrobację zespołową.

Po sportowcach popisują się piloci wojskowi. Na początek dwa „Jaki-18". Jeden z nich prowadzi mjr pil. Łukomski.

Zniknęły „Jaki". Nad lotniskiem zaległa cisza, poprzedzająca tę część, na którą wszyscy czekali chyba z największą niecierpliwością.

...Lecą, lecą — wszystkie głowy kierują się w lewo, skąd na razie bezszelestnie i nisko wyskakują odrzutowe samoloty bombowe i myśliwskie z włączonym dopalaczem.

Gwoździem pokazów było zademonstrowanie po raz pierwszy w Łodzi zespołowych lotów na samolotach odrzutowych. Jednym z pilotów był mjr Smolik, który na myśliwskim samolocie odrzutowym dał pokaz akrobacji. Natomiast oficerowie-piloci Figurski i Grundman, również na myśliwcach odrzutowych wykonali wiązanki akrobacji zespołowej.

Ostatnim punktem programu były skoki spadochronowe w wykonaniu mistrza sportu — Witolda Tracza, rekordzisty krajowego i międzynarodowego w spadochroniarstwie — Jerzego Kossa, Szmidta, Balcerskiego, Wójcika, Sasa i innych. Całą przestrzeń wypełniały barwne bukiety spadochronów, które opadały powoli ku ziemi.

ZYGMUNT KONOPSKI
Zgierz



Spadochroniarki po zeskoku podchodzą do trybuny. Foto: Marciniak

...w Świdniku

Pokazy lotnicze, zorganizowane siłami dwóch Aeroklubów — Świdnickiego i Lubelskiego oraz Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, zadowoliły w pełni nawet najbardziej wybrednych widzów. Nie było tu co prawda „numerów mrożących krew w żyłach", nie było masowej defilady samolotów, był za to dobrze, nawet bardzo dobrze zademonstrowany poziom wyszkolenia naszych pilotów sportowych i wojskowych.

60 000 ludzi zgromadzonych na lotnisku przez całe dwie godziny śledziło skoki spadochronowe, akrobacje szybowców i samolotów, pokazy śmigłowców. Powstałby zbyt długi tasiemiec, gdyby opisać poszczególne punkty pokazów. Warto jednak podkreślić te najbardziej atrakcyjne i wzorowo wykonane. Do nich niewątpliwie należy akrobacja i strącanie baloników wykonane przez „sędziwego" instruktora Bernatowicza na samolocie „Junak-2", akrobacja zespołowa pięciu samolotów „Jak-18" wykonana pod kierownictwem kpt. Domala, pokazy śmigłowców zademonstrowane przez Kosioła i Papajskiego, skok Kowalczuka z opóźnieniem 30 sekund, zespołowy skok z pięciu samolotów CSS-13.

Również atrakcyjny był „lejek" wykonany przez sześć „Much" (chociaż — jak twierdza wtajemniczeni — podczas prób wychodził on o niebo lepiej niż na pokazie). Ludzie z pokazów nie wyszli zawiedzeni. Było co oglądać, a ponadto sama organizacja pokazów stała na dobrym poziomie.

Innego rodzaju atrakcją dla publiczności, poza pokazami, była urządzona na lotnisku wystawa.

Długoletni pracownik i instruktor lotnictwa Grabowski, który przez 2 i pół godziny „pracował" przy mikrofonie (przed właściwymi pokazami sympatyczni modelarze pod wodzą instruktora Opalińskiego wzlatywali przez przeszło 1/2 godziny w powietrze), wywiązał się ze swego zadania na pięć. Co prawda złośliwi twierdzili, że zmieniał w tym czasie trzy razy koszulę i wypił dwadzieścia kilka butelek oranżady — nie licząc spożywanych specjalnych tabletek wyłudzonych za lot na śmigłowcu od Dobrowolskiego — ale ja w to nie wierzę. Chociaż kto go wie — w każdej plotce jest trochę prawdy.

Miejscowy Komitet Obchodu Święta Lotnictwa dobrze wywiązał się ze swoich społecznych obowiązków.

Nie należy jednakże zapomnieć o „szarej" rzeszy personelu naziemnego, który nie przeżywał emocji w Świdniku, a cicho i wzorowo pełnił swoje obowiązki na lotnisku wyjściowym w Radawcu. Niestety — organizatorzy jakoś się zapomnieli i cały Aeroklub Lubelski pominięty został w wyróżnieniu go w związku z organizowanym Świętem Lotnictwa. Nie zapomniała tylko WSK o swoim przyfabrycznym aeroklubie i na zorganizowanej w sobotę akademii należycie oceniła wysiłek pracowników tegoż aeroklubu.

H. J.

...w Grudziądzu

26 sierpnia br. o godz. 16.00 w Grudziądzu odbyły się pokazy lotnicze z udziałem lotnictwa wojskowego i cywilnego. Program pokazów był bardzo atrakcyjny i cieszył się dużym zainteresowaniem publiczności, której zebrało się około 20 000 osób.

Rewię lotniczą otworzył przelot trzech samolotów CSS-13 z flagami, pilotowanych przez instruktorów Kopickiego, Hardta i Martyńca. Następnie publiczność oglądała popisy akrobacji pilotów wojskowych na samolotach „MiG- " i „Jak-11".

Lot za wyciągarką na szybowcu „Czapla" zaprezentował instr. Lewandowski. Bardzo efektownym numerem programu była akrobacja zespołowa na trzech szybowcach typu „Jaskółka", prowadzonych przez pilotów Puzeja, Grabowskiego i Bułata. Akrobację podstawową na szybowcu „Mucha" demonstrował pil. Kwiatkowski, a na „Bocianie" — pil. Siemiątkowski. Lot na „Jaskółce-L" wykonała Barbara Dankowska. Tadeusz Śliwak zachwycił widzów akrobacją na „Jastrzębiu", za co otrzymał gorące oklaski. Skok z 15 sek opóźnionym otwarciem spadochronu wykonał Lutosławski.

Pokazy zakończono akrobacją zespołową na trzech samolotach CSS-13, w wykonaniu instruktorów Kopickiego, Hardta i Martyńca, po czym odbyły się loty pasażerskie dla publiczności.

JÓZEF DANKOWSKI



...w Olsztynie

TEGOROCZNE pokazy z okazji Święta Lotnictwa odbyły się na lotnisku Aeroklubu Olsztyńskiego w Dajtkach w dniu 26 sierpnia i zgromadziły nie notowaną dotad ilość publiczności. Niemało też było kłopotu z dostaniem się do Dajtek oddalonych o 6 km od centrum miasta, mimo dodatkowych autobusów kursujących co parę minut.

Pokazy otworzył wiceprzewodniczący ZW ZMP w Olsztynie krótkim przemówieniem, wyróżniając takich pilotów Aeroklubu Olsztyńskiego jak Kołłątaj, Kowalski i Pieniążek. Ewolucje na odrzutowcach, skoki spadochronowe, pokazy modeli latających oraz akrobacje szybowców i samolotów sportowych na długo pozostaną w pamięci przybyłej publiczności.

Po zakończeniu pokazu odbyły się loty pasażerskie. Uroczystość, która odbyła się na lotnisku, została utrwalona na taśmie magnetofonowej przez akspozyture Polskiego Radia w Olsztynie i nadana przez głośniki w dniu następnym.

LONGIN WIŻYNIS

...w Ligocie Dolnej

A więc nareszcie po raz pierwszy na Ziemi Opolskiej odbyły się pokazy lotnicze. Frekwencja widzów przeszła wszelkie oczekiwania organizatorów. Na lotnisko w Ligocie Dolnej przybyło w dniu pokazów (26.VII) około 100 000 publiczności. Przy okazji byli oni świadkami uroczystości otwarcia Aeroklubu Opolskiego, które zbiegło się ze Świętem Lotnictwa.

Doskonałą organizację tej imprezy zawdzięczać należy Zarządowi Wojewódzkiemu LPŻ w Opolu, miejscowej Szkole Szybowcowej oraz koleżeńskiej pomocy Aeroklubu Wrocławskiego, którego piloci uczestniczyli w pokazach.

Pokazy rozpoczęły się punktualnie o godz. 12.00 defiladą CSS-ów z flagami i szkolno-treningowych „Junaków". Atrakcyjnym punktem był 15-minutowy pokaz modeli latających, które demonstrowali członkowie kadry narodowej.

Loty szybowców startujących z wyciągarki były następnym punktem programu. Prowadzili je młodzi opolscy piloci — Kaczmarek, Lipiński, Ziobro i Lewandowski, a nad ich sprawnością techniczną (szybowców nie pilotów) czuwał mechanik szkoły Eryk Małek.

Akrobacja „Muchy", „Jaskółki", „Bociana" zachwycała widzów — wystarczyło popatrzeć na ich roześmiane twarze i posłuchać głośnych oklasków. Potem akrobacja „Junaka", „Zlina", pokaz walki powietrznej, skok z 20 sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu — wszystko to dostarczało publiczności wiele emocji i przyjemności. Część sportową popisów lotniczych zakończył Marian Gorzelak akrobacją na „Jastrzębiu". Część wojskowa — niestety — nie odbyła się. W ostatniej chwili Dowództwo Wojsk Lotniczych wstrzymało udział pilotów wojskowych, co oczywiście — jako najciekawszy punkt programu — przyjęte zostało przez widzów z wielkim niezadowoleniem. Pewnego rodzaju rekompensatą dla publiczności były loty pasażerskie na samolotach Li-2 i CSS-13.

Warto podkreślić z uznaniem nie tylko zdyscyplinowanie społeczeństwa opolskiego, które zachowaniem swoim ułatwiało organizatorom sprawne przeprowadzenie pokazów, ale również szczery entuzjazm z jakim przyjmowano każdy pojawiający się na niebie samolot czy szybowiec.

EUGENIUSZ KOZACZUK



Dzień Lotnictwa w Ligocie Dolnej. Uczniowie szkoły szybowcowej LPŻ, od lewej: Jolanta Zając, Lucyna Flaszowska, Janusz Wojtys, M. Lamperska i I. Banach. Foto: Paweł Elsztein

...w Inowrocławiu

WIELKIE pokazy lotnicze, przeprowadzone w dniu 2 września w Inowrocławiu, wypadły bardzo imponująco. Tysięczne rzesze inowrocławian i gości przyjezdnych od rana zapełniały lotnisko. Dobrze zapropagowana impreza ściągnęła około 20 000 widzów. Słowa uznania należą się za to komitetowi organizacyjnemu z przewodniczącym Rady Aeroklubu na czele.

Program pokazów był bardzo atrakcyjny. Publiczność miała możność przeglądu dorobku całego naszego lotnictwa, począwszy od modeli latających do odrzutowców.

W pokazach wzięli udział piloci Aeroklubów Kujawskiego i Bydgoskiego. Ci ostatni rewanżowali się za udział naszej grupy w pokazach bydgoskich.

Wielkie uznanie wśród społeczeństwa znaleźli piloci wojskowi za efektowne ewolucje na odrzutowych samolotach myśliwskich i bombowych.

Imprezę rozpoczęto punktualnie o godz. 14.00 i przebieg jej był bardzo sprawny. Samoloty przelatywały nad lotniskiem z fantastyczną wprost dokładnością, co jest wynikiem solidnego przygotowania.

Efektem pokazów było masowe zgłaszanie się kandydatów na szkolenie, którzy już nazajutrz „szturmowali" sekretariat aeroklubu. Spełniły więc one swoje zadanie i wykazały, że mamy wielu entuzjastów lotnictwa. Trzeba je tylko pokazywać młodzieży w atrakcyjnych formach, wówczas odpadnie problem braku kandydatów do szkolenia.

ZBIGNIEW KUDZEWICZ
Inowrocław

...w PGR Petryki

DNIA 19 sierpnia, z okazji Dni Lotnictwa, odbyła sie w PGR Petryki k/Kalisza jedna z najbardziej udanych imprez lotniczych, w których uczestniczył Aeroklub Ostrowski.

O wyznaczonej godzinie na umówione miejsce, gdzie zgromadziło się setki młodzieży i starszego społeczeństwa — nadleciał samolot CSS-13 pilotowany przez instr. Józefa Młocka. Najpierw pilot wyrzucił skoczka — Witolda Raczyńskiego, a następnie uraczył widzów wiązanką akrobacji.

Największa atrakcja dla wielu spośród zebranych były loty pasażerskie.

W imprezie tej, oprócz pilotów sportowych, wziął udział również oficer lotnictwa myśliwskiego, który informował zainteresowanych o warunkach przyjęć do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

URSZULA PIECHOCIANKA

Nagrodę tygodnia

Nagrodę tygodnia (książkę) otrzymuje ob. Zbigniew Kudzewicz z Inowrocławia, za korespondencję pt. „Święto Lotnictwa w Inowrocławiu".

...we Wrocławiu

100 000 widzów oglądało pokazy lotnicze, zorganizowane w dniu 2 września, na które przybyła delegacja lotników Czechosłowacji. Taką ilość publiczności ściągnęła na lotnisko nie tylko wyjątkowa pogoda, ale również bardzo atrakcyjny program Święta Lotnictwa.

Rozpoczęcie pokazów poprzedziły loty pasażerskie dla ludności Wrocławia, po czym nad lotniskiem przedefilowały samoloty CSS-13 oraz „Junaki". Potem popisywali się modelarze. Najbardziej efektownie wypadł zespołowy start 18 modeli szybowców.

Do najciekawszych punktów programu trzeba zaliczyć akrobacje na „Junaku" w wykonaniu pil. Licewicza oraz akrobacje na szybowcu „Jastrząb" pilotowanym przez Gorzelaka. Specjalne brawa otrzymali piloci myśliwskich samolotów odrzutowych i śmigłowca.

Udaną konferansjerkę prowadzili red. Osmęda z Polskiego Radia i pilot Bujak.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

...w Bydgoszczy

Na lotnisko bydgoskie w dniu 26 sierpnia przybyło ponad 60 tysięcy mieszkańców Bydgoszczy i okolic. Wszyscy z niecierpliwością oczekiwali na rozpoczęcie pokazów, które opóźniały niezbyt sprzyjające warunki atmosferyczne. Siła wiatru dochodziła bowiem do 18—20 m-sek.

Widzowie jednak nie tracili czasu, wykorzystując go na zwiedzenie urządzonej na terenie lotniska wystawy sprzętu lotniczego. Były tam wszystkie typy szybowców — od szkolnych do wyczynowych, samoloty sportowe i wojskowe. Największe zainteresowanie budził oczywiście myśliwski samolot odrzutowy.

Dopiero o godz. 16.00 (zamiast o 14-tej) udało się uzyskać zezwolenie na rozpoczęcie powietrznych popisów. Jako pierwsze przeleciały trzy CSS-y z flagami, pilotowane przez Gałązkę, Ackermana i Rudkowskiego. Potem miejsce na niebie zajęły szybowce startujące z wyciągarki, za którymi nadleciały cztery „Muchy". Na nich to piloci Nyłk, Bzyl, Rudnicki i Borgula zademonstrowali kilka figur akrobacji.

Akrobację indywidualną na samolocie CSS-13 wykonał pil. Gołata, lądując na punkt z wyłączonym silnikiem, co publiczność nagrodziła gromkimi oklaskami.

Część sportową pokazów zakończyła akrobacja na samolocie „Zlin-26" w wykonaniu Zdzisława Przyjemskiego.

W części wojskowej uczestniczyły odrzutowe samoloty bombowe i myśliwskie. Najbardziej efektownie wypadło markowane bombardowanie mostu, któremu towarzyszyły olbrzymie wybuchy rakietowe. Niemniejszą sensację wzbudziła również akrobacja indywidualna i zespołowa na odrzutowcach.

Imprezę tę zakończyły loty pasażerskie na samolotach komunikacyjnych.

SZYBOWNIK NRD NA POKAZACH W BYDGOSZCZY

Miłą niespodziankę pilotom Aeroklubu Bydgoskiego sprawił pilot NRD Fritz Fliegauf, który w dniu pokazów lotniczych przyleciał do Bydgoszczy. Lądował on co prawda w Radzicach k/Nakła, ale bydgoszczanie szybko ściągnęli swego gościa na miejsce.

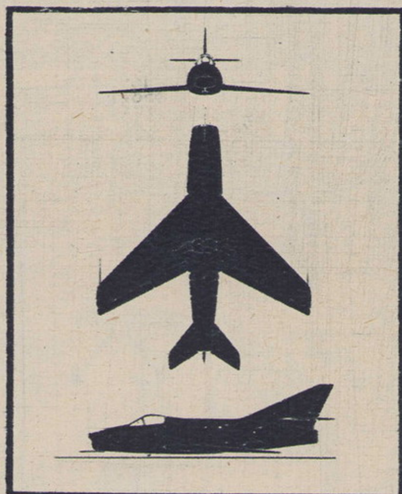
Inicjatywa tego przelotu wynikła z chęci zdobycia warunku do Złotej Odznaki Szybowcowej. Wszystkie zamierzenia powiodły się w zupełności. Stał się on pierwszym pilotem w NRD, który zdobył warunek do złotej, bowiem odległość przebyta przez niego wynosi 320 km.

Warto jeszcze dodać, że Fliegauf leciał na szybowcu „Jaskółka", których piloci NRD posiadają obecnie trzynaście. I w końcu — spełniam prośbę naszego gościa przekazując od niego najlepsze życzenia i pozdrowienia dla wszystkich polskich szybowników.

FRANCISZEK GOŁATA
Bydgoszcz

Poczta Lotnicza — Skrzydlatej Polski

Super Mystere 4BI





Nasi stali czytelnicy **Bogdan Rüdiger** z Poznania i **Tadeusz Węglewski** z Radomia proszą o podanie sylwetki francuskiego samolotu odrzutowego „Mystere" 4B.

Samolot jednomiejscowy Dassault „Super - Mystere" 4BI, oblatany 2 marca 1955 r., był pierwszym z „rodziny" „Mystère", który przekroczył prędkość dźwięku w locie poziomym. Samolot nosił również początkowo oznaczenie „Mystère" 20.

Dane techniczne: Rozpiętość — 11,12 m, długość — 13,40 m wysokość — 4,40 m, ciężar w locie — 8 150 kG, silnik — Atar 101 G (z dopalaczem) o ciągu 4 200 kG, prędkość max. — ponad 1200 km/h, pułap praktyczny — 16 500 m, czas lotu — około 1 godziny.

Dwumiejscowa wersja (myśliwiec nocny) samolotu IVB nosi oznaczenie „Mystère" IVN i jest uzbrojona w 2 działka 30 mm (w kadłubie) oraz 128 pocisków rakietowych. Wymiary IVN identyczne jak IVB, z wyjątkiem długości kadłuba (14,8 m). **W.**

Nowy lotniczy znaczek radziecki

Najnowszy radziecki znaczek lotniczy, jaki ukazał się w obiegu w dniu 8 czerwca bieżącego roku, przedstawia moment lądowania samolotu komunikacyjnego na krach dalekiej północy, w pobliżu dryfującej naukowej stacji „Biegun Północny Nr 6".

Znaczek wydrukowany został techniką offsetową wg rysunku art. graf. Roubane, w formacie 42×30 mm.

(Uwaga dla filatelistów: Zamieszczony znaczek nabyć można w Państwowym Przedsiębiorstwie Filatelistycznym, w Warszawie, ul. Wolność 17).

Mgr Z. RURKIEWICZ



Pomagamy sobie wzajemnie

Poszukuję od dłuższego czasu książki Mieczysława Pruszyńskiego pt. „W Tobruku, Narwiku i Moskicie", Wyd. Panteon, Warszawa 1949 r. Może ktoś z Czytelników „Skrzydlatej Polski" posiada ją i zgodziłby się na wymianę lub odsprzedaż?

Kazimierz Desko
BIAŁOGARD
ul. Stalina 9

★

Mam do odstąpienia następujące numery czechosłowackich czasopism: „Letecky Modelar" — r. 1950 — numery 5, 12; 1953 numery 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12; 1954 n-ry 2, 8, 10; 1955 n-ry 2, 3, 5, 12; 1956 n-ry 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7; „Kridla vlasti" — rok 1954 nr 20, „Letecvi" rok 1950 n-ry 8, 14, 16; rok 1952 nr 2, natomiast poszukuję egzemplarzy „Modelarza" z roku 1955 n-ry 1, 2, 3—4, 5, 6, 7, 8 oraz z roku 1956 nr 2.

Bronisław Malczyk
Barwałd Średni 89
pta Klecza Górna
pow. Wadowice
woj. Kraków

Zbigniew Nowiński (958) z Nienadówki — brak dokładnego adresu. Obecnie LPŻ nie organizuje kursów mechaników lotniczych. W razie ich wznowienia powiadomimy Czytelników na łamach „Skrzydlatej Polski".

Stanisław Podlewski — Warszawa (brak dokładnego adresu). Kandydat na szkolenie szybowcowe musi mieć najmniej 16 lat i nie ukończony 20 rok życia.

POSZUKUJĘ

Ludwika Dziadosza urodzonego 22.XI 1906 r. w Krakowie, syna Józefa i Julii z domu Wasylewskiej. Ludwik Dziadosz był porucznikiem 6 pułku lotniczego we Lwowie. We wrześniu 1939 roku wyleciał wraz ze swą eskadrą do Anglii. Ostatnią wiadomość przesłał 16 kwietnia 1946 r. Od tamtej pory słuch o nim zaginął. Ktokolwiek wiedziałby o dalszych jego losach proszony jest o zawiadomienie rodziny.

Jerzy Dziadosz
JAROSŁAW
ul. Pasicka 2

LOTNICZE REKORDY ŚWIATOWE (19)

KLASA G — SPADOCHRONY
KATEGORIA II — SKOKI GRUPOWE WYKONANE W DZIEŃ

IIa — Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu

Grupa 5 osób (ZSRR) — Zabojarkin, Martinienko, Mitin, Tkaczenko, Fiedorowskij, dnia 25.1 1954 — **7 421 m**

Grupa 7 osób (ZSRR) — Biełocwietow, Dergunow, Kalita, Konowałow, Pilnik, Czokaczew, Kmatow, dnia 1.1.1954 — **8 664 m**

Grupa 9 osób (ZSRR) — Niechoroszew, Kryłow, Kozłow, Krylenko, Potekin, Perminow, Prydkin, Koszutin, Soprykow, dnia 5.8.1954 — **10 515 m**

IIb — Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu

Grupa 4 osób (ZSRR) — Archangielski, Pierszyn, Uszaty, Kozłow, dnia 10.9.1952 — **7 476 m**

Grupa 5 osób (ZSRR) — Wołoginina, Kasparowa, Pankiewicz, Czernyszewa, dnia 10.9.1952 — **6 500 m**

Grupa 8 osób (ZSRR) — Romaniuk, Nikitin, Dołgow, Sawin, Nikołajew, Dołkow, Iszczenko, Pietrenko, dnia 18.7.1955 — **10 455 m**

IIc — Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 600 m

Grupa 3 osób (ZSRR) — Rakow, Szustrow, Kalinin, dnia 19.8 1954 — **7,38 m**

z wysokości 1 000 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Bannikow, Pierszyn, Szczerbinin, dnia 22.7.1955 — **8,10 m**

z wysokości 1 500 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Archangielski, Tomorowicz, Dunajew, dnia 24.8.1954 — **19,70 m**

IId — Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 600 m

Gupa 3 osób (ZSRR) — Klimow, Kosinow, Mariutkin, dnia 18.7 1955 — **10,40 m**

z wysokości 1 000 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Gołajda, Dmitrow, Neimark, dnia 17.71955 — **11,95 m**

z wysokości 1 500 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Aristow, Klimow, Mariutkin, dnia 11.6 1953 — **17,33 m**

KATEGORIA II — SKOKI GRUPOWE WYKONANE W NOCY

IIb — Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu

Grupa 4 osób (ZSRR) — Maslennikow, Mariutkin, Fedczyszyn, Szczerbinin, dnia 12.9.1952 — **8 268 m**

Grupa 7 osób (ZSRR) — Dołgow, Iszczenko, Nikitin, Pietrenko, Żołkow, Sawin, Romaniuk, dnia 22.7.1955 — **10 413 m**

IIc — Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 600 m

Grupa 3 osób (ZSRR) — Anikiejew, Isanin, Pietrow, dnia 27.9 1954 — **14,56 m**

z wysokości 1 000 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Szustrow, Mitin, Neimark, dnia 25.6.1954 — **25,03 m**

z wysokości 1 500 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Witalin, Szczegol, Sanigin, dnia 2.11 1954 — **30,40 m**

IId — Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 600 m

Grupa 3 osób (ZSRR) — Łusznikow, Rakow, Szustrow, dnia 27.9.1954 — **20,18 m**

Id — Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1 500 m

— Jewgienij Burian (ZSRR), dnia 18.6.1954 r. — **50,67 m**

— Stanisław Bagiński (ZSRR), dnia 4.8.1954 r. — **5,94 m**

Ie — Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 600 m

— Paweł Kalita (ZSRR), dnia 14.6.1954 r. — **11,10 m**

— Jerzy Kubaczewski (Polska), dnia 31.5.1955 r. — **9,25 m**

— Paweł Bannikow (ZSRR), dnia 17.7.1955 r. — **4,85 m**

Ie — Celność lądowania z opóźnionym otwarcie spadochronu z wysokości 1 000 m

— Jerzy Łobodda (Polska), dnia 20.6.1955 r. — **24,35 m**

— Jerzy Koss (Polska), dnia 12.10.1955 r. — **9,51 m**

AKROBACYJNE MODELE NA UWIĘZI

· 2 ·

ZBIORNIKI PALIWA

DLA równomiernego zasilania silnika w czasie lotów normalnych i odwróconych stosowane są różne rodzaje zbiorników. Na rysunku zestawiono pięć najpopularniejszych (z wyjątkiem ciśnieniowych) zbiorników, możliwych do wykonania w warunkach domowych. Materiał na zbiorniki — cienka blacha grubości 0,5 mm i rurki mosiężne średnicy 3—4 mm. Mogą być również stosowane rurki z tworzyw sztucznych. Każdy zbiornik wyposażony jest w trzy przewody: zasilający, wlewowy i wentylacyjny.

I — zbiornik typu „Sky Devil", z centralnym przewodem zasilającym sięgającym do najdalej wysuniętego rogu zbiornika. Zabudowanie zbiornika na modelu powinno być poprzedzone próbą najkorzystniejszego usytuowania przewodu zasilającego względem osi gaźnika.

II — zbiornik „Saftig" odznacza się charakterystycznym zawinięciem (o 360°) przewodu zasilającego we wnętrzu zbiornika. Ma to na celu jak najdłuższe zatrzymanie paliwa w przewodzie przy wystąpieniu nagłych przyspieszeń.

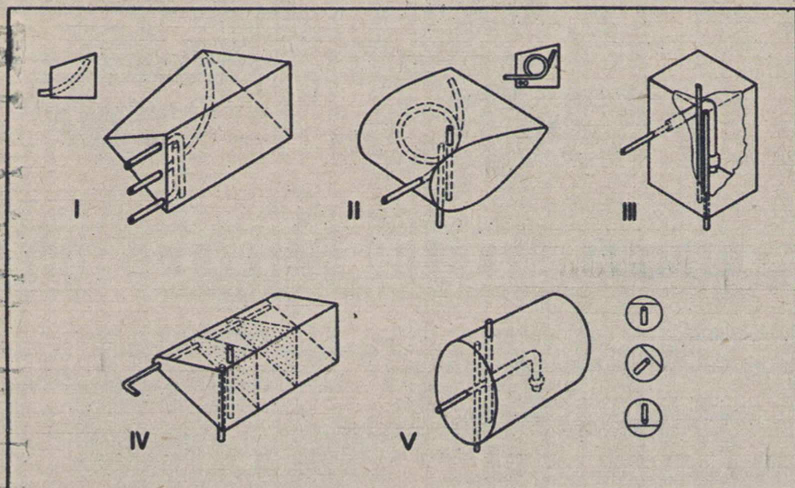
III — zbiornik „De Bolt" posiada ruchomy wewnętrzny przewód zasilający, obciążony na końcu. Niezależnie więc od położenia płatowca przewód zawsze zanurzony jest w paliwie.

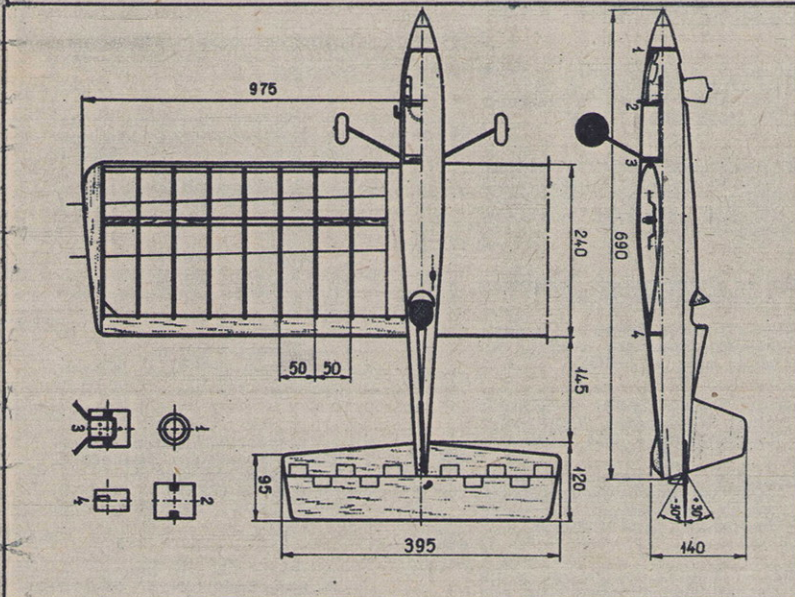
IV — zbiornik typu „Babcoc" posiada blaszane perforowane przegrody, które zmniejszają ruch paliwa. Przewód zasilający przebiega przy krawędzi wewnętrznej zbiornika.

V — zbiornik „Em Dee", w kształcie walca z ruchomym obciążonym przewodem działającym podobnie jak w zbiorniku III. Schemat działania obrazują rysunki podane obok tego zbiornika.

P. E.

(Wg R. Warringa „Stunt control-line flying").





Model akrobacyjny J. Saftig'a (USA), twórcy szeregu udanych profili modelarskich. Silnik od 2,5 do 5 cm³. Model ten startował w licznych zawodach krajowych, zdobywając 50-krotnie I miejsce.

Do wszystkich modelarzy lotniczych

Korzystając z łamów „Skrzydlatej Polski", chcemy przeprosić tych wszystkich modelarzy, którzy nadesłali do nas zamówienia na silniki modelarskie typu PK-1 (2,47 cm³), i do chwili obecnej silników nie otrzymali. Przyczyna nie dostarczenia silników do zamawiających tkwiła w tym, że produkcja ich w pierwszej fazie nie mogła zaspokoić dużej ilości zamówień, które do nas wpływały.

Obecnie przeszliśmy na produkcję wieloseryjną i jesteśmy w stanie zrealizować zamówienia na bieżąco.

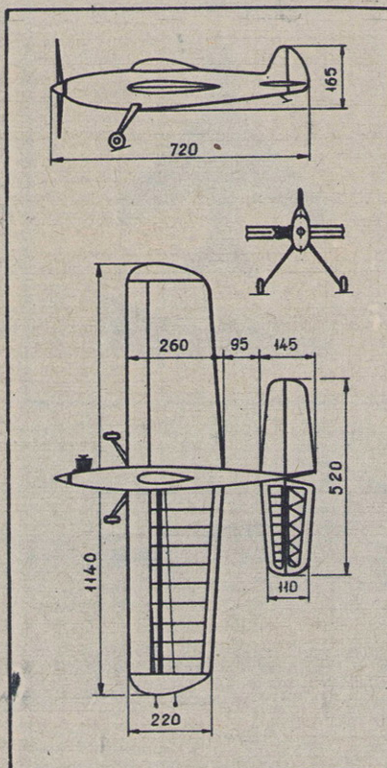
Wyjaśniamy równocześnie, że wszelkie zamówienia należy kierować na adres: **„Rada Aeroklubu Robotniczego LPŻ Mielec — Cyranka MMR.** Wraz z zamówieniem należy przesłać należność pieniężną na konto **Rady Aeroklubu 34-9-20 PKO — Mielec. Cena silnika — 266 zł.** Kopie przelewu należy przesłać do Rady Aeroklubu, po otrzymaniu której silniki zostaną wysłane. Nadmieniamy, że zbiorników paliwowych i śmigieł nie produkujemy z tego względu, że ich rodzaje mogą być różne w zależności od konstruowanego modelu.

Prosimy równocześnie wszystkich modelarzy o wypowiedzenie się jakie by chcieli otrzymywać silniki modelarskie w roku 1957. Należy podać pojemność cylindra i charakterystykę silnika. Większa ilość zbliżonych wypowiedzi zostanie wzięta pod uwagę i przystąpimy do produkcji wytypowanych silników.

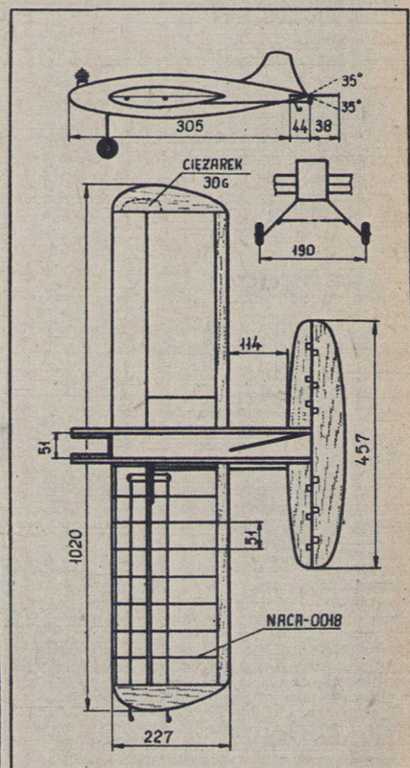
Nadmieniamy, że konstruktorem silników PK-1, jak i tych, które w przyszłym roku ukażą się w sprzedaży, jest Stanisław Górski.

RADA AEROKLUBU





Model W. Bredsznajdera (Łódź) „Ania-7", brał udział w I Mistrzostwach Polski Modeli Latających we Wrocławiu w roku bieżącym oraz w Zawodach Ogólnopolskich Modeli na uwięzi o „Puchar Bałtyku" w Szczecinie. Silnik 3,5 cm³ WB-35, konstr. W. Bredsznajdera.



Model akrobacyjny konstr. B. Netzband'a (USA). Silnik od 3,5 do 5 cm³.

MAŁE LOTNICTWO ZA GRANICĄ

● W Jugosławii znajduje się obecnie w produkcji seryjnej silnik „Aero", budowany w dwóch wersjach (1,5 i 2,5 cm³). Konstruktorem silnika jest inż. R. Miloradowicz z Instytutu Małego Lotnictwa w Belgradzie. Dotychczas wykonano ponad 1 000 sztuk silników „Aero".

● Dwa nowe silniki typu Super-Tigre dla modeli na uwięzi wyprodukowano we Włoszech. Są to silniki 1,5 i 2,5 cm³ na łożyskach kulkowych. Silnik 2,5 cm³ posiada świecę żarową.

● Niedawno zmarł prof. F. W. Schmitz, wybitny naukowiec-aerodynamik niemiecki, którego badania w dziedzinie małych prędkości (i małego lotnictwa) znane były i uznane na całym świecie. Schmitz był pierwszym, który zbadał kilka profili modelarskich, podając ich pełne charakterystyki aerodynamiczne. Był on również inicjatorem obliczania osiągów modeli w locie. Jak można sądzić z wypowiedzi prasy zagranicznej, następcą prac Schmitza ma być Max Hacklinger, znany zawodnik z NRF, który ostatnio współpracował ze zmarłym uczonym.

● Izraelscy modelarze przygotowują się do tegorocznych mistrzostw świata modeli szybowców bardzo intensywnie. Pierwsze eliminacje rozegrano już w grudniu ubiegłego roku (!!). Kierownikiem ekipy jest N. Kadmon, kierownik sekcji modelarskiej przy Aeroklubie Izraela w Tel Aviv, znany z szeregu udanych konstrukcji modeli szybowców. Jeśli chodzi o modele silnikowe, to Izraelczycy zakupili w NRF 65 silników typu Webra, które rozdzielili pośród najlepszych modelarzy, legitymujących się dobrymi wynikami sportowymi. Silniki przy tym są własnością aeroklubu narodowego, a każdy użytkownik wpłacić musiał kaucję ośmiodolarowej wartości. Jeśli po pewnym okresie czasu modelarz nie uszkodził silnika i osiąga dobre wyniki w swej pracy, silnik przechodzi na własność użytkownika i kaucja zostaje mu zwrócona. Sposób, zdaje się, dobry i godny naśladowania również u nas, bo coraz więcej jest nowych silników, a warto, by użytkownicy troszczyli się o nie jak najbardziej.

● W tegorocznych mistrzostwach świata modeli silnikowych w Cranfield po raz pierwszy nie brali udziału zawodnicy francuscy. Prasa francuska zapytuje przy okazji tzw. czynniki odpowiedzialne czy nieobecność ta ma oznaczać zmierzch wyczynu sportowego Francuzów.

● Tegoroczne zawody ogólnokrajowe w Indonezji, grupujące modelarzy z Bandungu, Dżakarty, Solo, Surabaja, Malangu, Semarangu i Medanu, wykazały wzrost wyczynu w poszczególnych kategoriach. W kat. modeli silnikowych osiągnięto trzykrotnie maksimum, a w kat. modeli szybowców uzyskano najlepszy wynik 13' 56" w 5 lotach.

● Modelarze amerykańscy do cellonu przeznaczonego do pokrywania modeli dodają nieco oleju, a to w celu zwiększenia elastyczności warstwy lakieru. Na 1/2 kG cellonu max. 10 kropli oleju silnikowego — czystego.

● Tegoroczne zawody modeli wodnosamolotów rozegrane w Monaco przyniosły zwycięstwo Francuzowi Blum'owi w kat. gumówek i Jugosłowianinowi Cedomir'owi w kat. z silnikiem mechanicznym.

● Japońskie krajowe rekordy w kat. szybkich modeli na uwięzi przedstawiają się następująco: 2,5 cm³ — 143 km/h, 5 cm³ — 205 km/h, 10 cm³ — 217 km/h. Wszystkie rekordy ustanowiono modelami zaopatrzonymi w silniki produkcji USA. W komentarzu można dodać jedynie to, że w USA chętnie startują z silnikami produkcji... japońskiej.

NOTATKI Z FRANCJI (1)

ROZWAŻANIA PO SAINT YAN

Doświadczeń z organizacji zawodów we Francji jest sporo. Wymienię niektóre, traktując je raczej jako ciekawostki, inne nadają się do dyskusji w wąskim kręgu zainteresowanych fachowców.

1. Pomysł z oznaczeniem na mapie pineskami (z numerami konkursowymi zawodników) miejsc lądowań poszczególnych szybowców na trasie w czasie rozgrywania konkurencji, należy zastosować na mistrzostwach u nas. Koszt niewielki, a pożytku dużo — dla kierownictwa i publiczności. Pozwala to lepiej uzmysławiać widzowi na lotnisku przebieg konkurencji.

2. Można i należy brać przykład z niektórych wydawnictw okolicznościowych (szczegółowy informator na kredowym papierze, lista zawodników z numerkami konkursowym i odpowiednio pustymi rubrykami do wpisywania wyników każdej konkurencji itp.).

3. Dobrze pomyślane metalowe znaczki mistrzostw (które służą równocześnie jako pamiątka zawodów), zastępujące praktycznie opaski, jakie stosuje się obecnie na zawodach u nas. Część kolorowa znaczka zmienia barwę dla zawodników i kierowników ekip, różnych funkcji i grup osób zaangażowanych w obsłudze, np. kolor zielony *) z numerem konkursowym każdego pilota na znaczku tylko dla zawodników, kolor niebieski z oznaczeniem liter „KE" tylko dla kierowników ekip, kolor żółty dla komisji sportowej, czerwony dla kierownictwa, czarny dla dziennikarzy z napisem „PRASA", żółty dla pomocników pilotów z oznaczonym numerem konkursowym zawodnika, inne kolory dla pilotów holujących, kierowników technicznych ekip, służby administracyjno-gospodarczej itp. Znaczki takie noszone przez uczestników mistrzostw od otwarcia aż do zakończenia zawodów orientują doskonale z kim ma się do czynienia. Oczywiście trzeba zdać sobie z tego sprawę, że wykonanie tego rodzaju znaczków jest bardziej skomplikowane i kosztowne. Jest w tym jednak sporo oryginalności.

★

Nie ulega wątpliwości, że Aeroklub Francji organizując mistrzostwa miał przed sobą trudne zadanie. Tegoroczne zawody w St. Yan przekroczyły bowiem pod każdym względem (patrz zestawienie porównawcze w tabelce) wszystkie przeprowadzone dotychczas tego typy imprezy. Wyrazem tego były chociażby ograniczenia (zmniejszenie w wyniku nadeszłych zgłoszeń ilości zawodników z czterech do trzech), które zmuszeni byli przedsięwziąć organizatorzy, gdyż pomimo dobrego terenu zawodów w sensie latania baza kwaterunkowo-gospodarcza lotniska okazała się jednak za szczupła na przyjęcie większej ilości uczestników. Wychodząc więc chociażby z tego założenia trzeba uznać, że na ogół, w warunkach jakie zastaliśmy, organizacja mistrzostw mogła zadowolić tych wszystkich (tzn. przede wszystkim stałych uczestników poprzednich mistrzostw), którzy byli świadkami jeszcze gorszych zaniedbań w poprzednich latach. Nas jednak ta francuska organizacja zadowolić nie mogła, zwłaszcza jeżeli wspomnieliśmy sobie Międzynarodowe Zawody z 1954 r. w Lesznie.

Czy my w Polsce jesteśmy wobec tego w stanie zorganizować Szybowcowe Mistrzostwa Świata? Uważam, że tak. Mamy ku temu wszelkie warunki.

Nieco statystyki, porównań i analizy

W ciągu 15 dni trwania mistrzostw rozegrano ogółem 8 konkurencji, z których jedna nie została zaliczona. Przeciętnie rozgrywano więc konkurencję co drugi dzień (a ściślej co 1,875 dnia). Wynika z tego, że tempo zawodów w Saint Yan było bardzo szybkie, a niektórzy uczestnicy imprezy uważali je za mordercze. Tak było też w istocie. Przeciętnie jeden dzień przerwy pomiędzy jedną a drugą konkurencją był raczej teoretyczny, gdyż w większości czas ten poświęcony był ściąganiu z przelotów. Trzeba też uznać, biorąc zwłaszcza pod uwagę trudne warunki meteorologiczne podczas rozgrywanych konkurencji, że poziom tegorocznych, VI z kolei, Szybowcowych Mistrzostw Świata we Francji był dobry i pod każdym względem najlepszy z dotychczas rozegranych. Mówi o tym wyraźnie podane w tabeli zestawienie porównawcze.

Ogółem samoloty holujące (20 „Stampów") wykonały na zawodach 1 000 startów. Na szybowcach wylatano w tym czasie 3 000 godzin oraz odbyto 500 lądowań w terenie. Wszystkie szybowce przeleciały na mistrzostwach 48 276,600 km. Ustanowiono ogółem w Saint Yan 9 rekordów narodowych. I tak:

W czasie lotów treningowych
— Kanady (pil. Ames) — długotrwałość lotu (8,5 h)
— Afryki Płd. (pil. Dommisse) — przelot po trójkącie
— Francji (pil. Rousselet i pasażer Trubert) — przelot po trójkącie 200 km (51,3 km/h)
— Holandii (piloci Koch i Toutenhoofd) — przelot po trójkącie 200 km (4 h 49')

W I konkurencji
— Japonii (pil. Oda) — przelot otwarty (329 km)
— Izraela (pil. Bar) — przelot otwarty (334 km)
— Austrii (pil. Harrer) przelot otwarty (322 km)
— Niemiec — kobiecy (pil. H. Reitsch) przelot otwarty (367 km)

W III konkurencji
— Niemiec (pil. Haase i pasażer Heinzel) — przelot otwarty (362 km)

W czasie trwania mistrzostw zdarzyły się następujące wypadki, które spowodowane były przeważnie ciężkimi warunkami meteorologicznymi i trudnymi we Francji terenami lądowań) małe ogrodzone, względnie zadrzewione pola):
— Ferrari (Włochy), pilot ranny (szpital), szybowiec „Eolo" rozbity
— Subasi (Turcja), pilot bez obrażeń, szybowiec „Ważka" uszkodzony
— Nietlispach (Szwajcaria), pilot bez obrażeń, szybowiec „Elfe M" uszkodzony
— Cuadrado (Argentyna), pilot bez obrażeń, szybowiec „Sky" uszkodzony
— Da Rosa (Brazylia), pilot ranny (szpital), szybowiec „Baros Neiva I" rozbity
— (Austria), pilot bez obrażeń, szybowiec „Mg-23" uszkodzony
— (NRF), pilot bez obrażeń, szybowiec uszkodzony
— Gorzelak (Polska), pilot bez obrażeń, szybowiec „Jaskółka Z" dwa razy uszkodzony (jeden raz poważnie)
— Hollan (CSR), pilot bez obrażeń, szybowiec „Demant" uszkodzony
— Nowotarski - Saudauer (Polska), załoga bez obrażeń, szybowiec „Bocian Z" poważnie uszkodzony
— Ivans (USA), pilot ciężko ranny, szybowiec „Olimpia IV" rozbity.

Oprócz tego zanotowano w czasie trwania mistrzostw kilkanaście lżejszych podbić sprzętu.

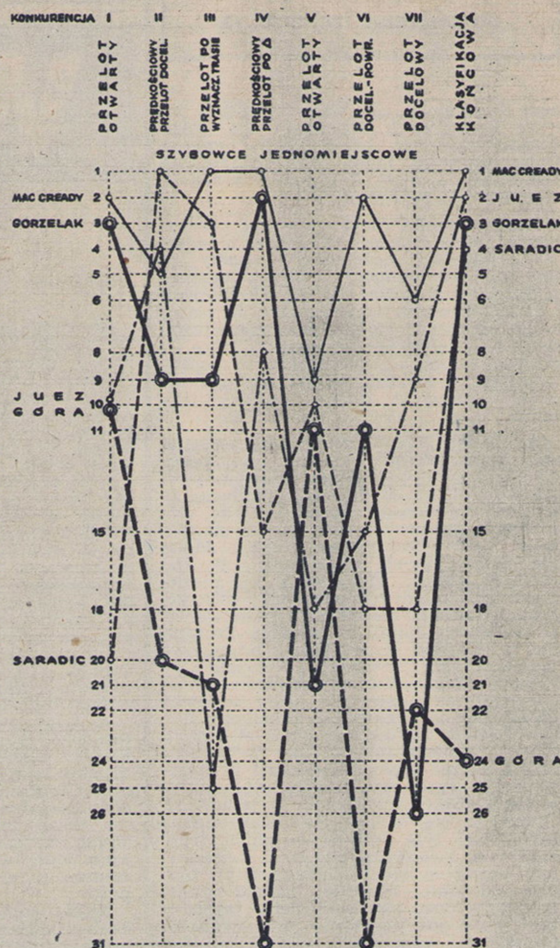
Maksymalna ilość punktów do zdobycia wynosiła 5 600 (7 × 800). Zwycięzca Amerykanin Mac Cready zdobył ich 4 891. Zawodnik ten był klasą dla siebie i wyraźnie oddzielił się w punktacji ogólnej od pozostałych pilotów różnicą aż 1 085 punktów. Latał on we wszystkich konkurencjach (patrz wykres) najbardziej regularnie, a najgorszą jego pozycją było 9 miejsce w piątej konkurencji (przelot otwarty po raz drugi). Pokazał on na mistrzostwach wysoką klasę latania wyczynowego, łącząc umiejętnie technikę pilotażu z wielką wiedzą meteorologiczną. Pilota tego, który posiada duże doświadczenie z poprzednich mistrzostw, cechowało wyjątkowe wprost opanowanie nerwowe i dobra kondycja.

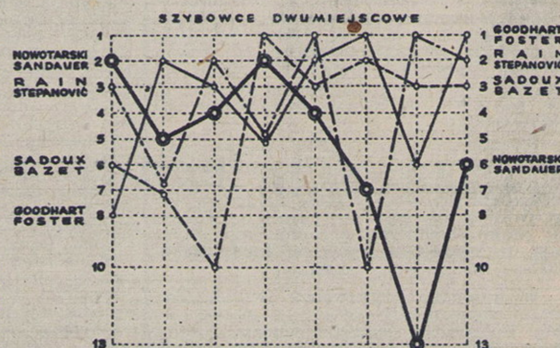
Drugą grupę zawodników o wyrównanej klasie reprezentują Juez, Gorzelak, Saradic i Ivans. Ta czwórka walczyła zacięcie przez cały czas zawodów o drugie miejsce, wymieniając między sobą stale, aż do ostatniej konkurencji, miejsca w ogólnej punktacji.

Obronną ręką wyszedł z tej rywalizacji Hiszpan Juez, należący do pilotów, którzy legitymują się dużym doświadczeniem zawodniczym (mistrz świata w dwumiejscówkach z roku 1952). W pierwszej fazie zawodów, trzymając się czołówki, latał jednak dość niezdecydowanie. Pod koniec poprawił się wyraźnie, wykazując bardzo dobrą kondycję. Od Gorzelaka jest lepszy o 230 punktów.

Decyzja o wstawieniu do ekipy polskiej Gorzelaka była jak najbardziej słuszna i trafna. Wrocławianin miał dużo zacięcia sportowego, znajdował się w dobrej formie i kondycji, aczkolwiek w końcowej fazie zawodów (ostatnie konkurencje) był porządnie wyczerpany nerwowo, czemu się zresztą nie należy wcale dziwić. Zrobił i tak wszystko co mógł w tych warunkach. Sukces jego na mistrzostwach jest bezsporny i tym bardziej cenny, że startował w nich bez specjalnego przygotowania na obozach, a jedynym treningiem były dla niego jeleniogórskie mistrzostwa. Startując pierwszy raz na tego rodzaju zawodach i do tego bez radia, potrafił wyraźnie zdystansować całą plejadę świetnych zawodników zagranicznych, którzy mają przecież na swym koncie niemałe osiągnięcia i znacznie więcej rutyny zawodniczej niż Polak. Od następnego z kolei Saradica dzieli go różnica 141 punktów.

Jugosłowianin Saradic i Amerykanin Ivans byli przez cały czas groźnymi przeciwnikami, chociaż — podobnie jak Gorzelak — startowali w mistrzostwach po raz pierwszy. Obaj dysponowali jednak lepszymi warunkami technicznymi. Ten pierwszy ma 146 punktów przewagi, a drugi 147.





W kategorii szybowców jednomiejscowych pierwsza czternastka pilotów uzyskała połowę (2 800) ilości punktów maksymalnych. Znajdujemy w tej grupie, obok wymienionych, m. in. znane i podstarzałe już gwiazdy szybownictwa światowego jak Hanna Reitsch, Wills i Person. Trzeba podziwiać mimo wszystko upór i wolę walki o palmę pierwszeństwa u tych pilotów, a nade wszystko lotniczą młodość i pasję z jaką traktują swoje latanie sportowe i start w tak poważnej imprezie. Ich doświadczenie i klasa latania nie mogą budzić zastrzeżeń. Są oni jeszcze w dalszym ciągu poważnymi konkurentami, o czym świadczą zajęte miejsca na tegorocznych mistrzostwach.

Te ostatnie zdania można zresztą z całym powodzeniem odnieść do naszego drugiego reprezentanta w jednomiejscówkach — Tadeusza Góry. Zajęcie przez niego 24 miejsca na ogólną ilość 45 zawodników stawia go w rzędzie średniej grupy wyczynowców światowych i rezultatu tego nie musimy się wcale wstydzić. Przeciwnie, trzeba podkreślić, że latał on w swojej grupie

---

*) Fragmenty kolorowe znaczków podaję nie obowiązująco, tylko dla zobrazowania istoty rzeczy Czytelnikowi, gdyż nie pamiętam już dobrze poszczególnych barw znaczków z St. Yan.

ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

	1937 r. Wasserkuppe (Niemcy)	1948 r. Samedan (Szwajcaria)	1950 r. Cerebro (Szwecja)	1952 r. Madryt (Hiszpania)	1954 r. Camphill (Anglia)	1956 r. St-Yan ((Francja)
Ilość biorących udział państw	6	7	11	19	19	25
Ilość startujących pilotów-zawodników	33x)	23	29	55	43	58
Ilość rozegranych konkurencji		7	6	5	4	7
Ilość startujących szybowców	28	23	29	55 (38117)	43 (3419)	58 (45113)
Ilość reprezentowanych typów szybowców			11	16	26	35
Najlepsza osiągnięta odległość w przelocie otwartym			326km	300km	170km	431km
Największa osiągnięta wysokość	3 295m	6 000m	3 030m	7 500m	1 700m	8 000m
Ilość km przebytych przez transport samochodowy przy ściąganiu szybowców		26 000 km	90 000 km			60 000 km

UWAGA: Dane w nawiasach podają ilości szybowców jednomiejscowych (pierwsza liczba) i dwumiejscowych.

*) razem z pasażerami-pilotami (wg. biuletynu francuskiego)

MIEJSCA POLAKÓW

W poszczególnych konkurencjach i w punktacji ogólnej po każdej konkurencji na mistrzostwach w Saint Yan

Konkurencja	I	II		III		IV		V		VI		VII	
Zawodnicy i szybowiec	W	W	PO	W	PO	W	PO	W	PO	W	PO	W	PO
Marian Gorzelak (Jaskółka-Z)	3	9	7	9	6	2	2	21	4	11	2	26	3
Tadeusz Góra (Jaskółka-Z)	10	20	14	21	18	31	24	11	22	31	26	22	24
Nowotarski-Sandauer (Bocian-Z)	2	5	4	4	4	2	2	4	3	7	2	—	6

Rozpiętość miejsc

(W nawiasach rozpiętość w punktacji ogólnej po poszczególnych konkurencjach)

Gorzelak . . . od 2 do 26 (2—7)
Góra . . . . . od 10 do 31 (14—26)
Nowotarski . . . od 2 do 7 (2—6)

DOKOŃCZENIE ZE STR. 13

dość regularnie, ale słabe wyniki w IV i VI konkurencji zepchnęły go poza dwudziestkę w klasyfikacji ogólnej, Góra latał w Saint Yan oczywiście ostrożniej, a przy tym kondycyjnie ustępował Gorzelakowi.

Niespodzianką mistrzostw był niewątpliwie, obok naszego Mariana, 21-letni — najmłodszy uczestnik zawodów — Holender Toutenhoofd, który w ogólnej punktacji uplasował się na 15 miejscu i zadziwił swym zwycięstwem w piątej konkurencji — drugim przelocie otwartym. Jest to wielce obiecujący pilot, o dużych — jak mi się wydaje — możliwościach, zwłaszcza, że karierę szybowcową rozpoczął dopiero cztery lata temu.

W ocenie mistrzostw muszą zdumiewać słabe wyniki samych gospodarzy — Francuzów, którzy na własnym terenie wypadli niezwykle słabo, wyłączając w pewnym sensie dwumiejscówkę. Jakie są tego przyczyny? Można oczywiście nad nimi dyskutować. Jedno nie ulega jednak wątpliwości, że słabość ta zaczęła się jeszcze na zeszłorocznych międzynarodowych mistrzostwach Francji, na których to — wbrew powszechnej opinii — Niemiec Frowein dał w pewnym sensie lekcję poglądową poprzedniemu mistrzowi świata — Pierre. Bacznemu obserwatorowi na obecnych zawodach nie uszły zapewne uwagi pewne rozdźwięki pomiędzy kierownictwem zawodów a samymi zawodnikami francuskimi, którzy byli dość często niezadowoleni z decyzji przeprowadzania tych czy innych konkurencji w tak słabych warunkach, w jakich decydowano się je rozegrać. Jak można było poza tym zauważyć, piloci francuscy, a zwłaszcza Pierre i Lacheny, byli wyraźnie nie w formie, latali bardzo ostrożnie, niemniej jednak posiadali dużą dozę pewności siebie, a co za tym idzie niedoceniania przeciwników. Odniosłem wrażenie, że Pierre jest mocno przereklamowany, w stosunku do klasy jaką rzeczywiście reprezentuje. Dla całego przebiegu zawodów jest niezwykle charakterystyczne, że w kategorii szybowców jednomiejscowych ani jeden Francuz nie uplasował się nigdy w pierwszej dziesiątce poszczególnych konkurencji.

Ogólnie charakteryzując mistrzostwa trzeba stwierdzić, że większość konkurencji posiadała charakter wybitnie szczęściarski. Stąd też nic dziwnego, że prawie każdy pilot — nawet najlepszy — miał przynajmniej jedną konkurencję pechową, zajmując w klasyfikacji dalsze lub dalekie miejsce.

W kategorii szybowców dwumiejscowych wyodrębniły się cztery grupy załóg. Do pierwszej trzeba zaliczyć Anglików, Jugosłowian i Polaków. Ta trójka, reprezentująca najwyższy poziom, przez wszystkie konkurencje toczyła pomiędzy sobą ze zmiennym szczęściem walkę o miejsca 1—3. Pomimo, że team Nowotarski — Sandauer uplasował się w klasyfikacji końcowej na 6 miejscu, to jednak trzeba podkreślić, że gdyby nie uszkodzenie szybowca w przedostatniej konkurencji, znaleźliby się oni z pewnością na 2—3 miejscu. Para ta, dobrana w ostatniej chwili bardzo szczęśliwie, stanowiła naszą mocną pozycję na mistrzostwach, skutecznie rywalizując z najbardziej renomowanymi załogami jakimi były dwumiejscówki angielska i jugosłowiańska. Wystarczy popatrzeć na tabelkę przedstawiającą poszczególne miejsca we wszystkich konkurencjach, aby stwierdzić, że nasza załoga przez cały czas zawodów latała bardzo równo, co gwarantowało jej ciągły sukces. Pragnę tu stwierdzić, że dwumiejscówka Nowotarski — Sandauer spisała się w Saint Yan, abstrahując w tej chwili od końcowego rezultatu mistrzostw, nie gorzej od Gorzelaka. Co prawda Nowotarskiego i Sandauera dzieli w klasyfikacji ostatecznej od zwycięzców przeszło 1 200 punktów, niemniej jednak, nawet nie startując w ostatniej konkurencji, mają oni na swym 6 miejscu wyraźną przewagę punktową nad następną załogą o przeszło 1 000 punktów.

Drugą grupę w tej kategorii stanowią Amerykanie, Argentyńczycy i Francuzi. Ci ostatni przede wszystkim dzięki pechowi polskiemu „wyskoczyli" na piąte miejsce. Turcy, Hiszpanie i Niemcy stanowili grupę trzecią. Finowie, Włosi, Czechosłowacy i Austriacy ustępowali wyraźnie czołówce. Przykro było nam szczególnie patrzeć na „męki" naszych południowych sąsiadów, którzy na ciężkim „Blaniku", choć elegancko wykończonym i komfortowo urządzonym, nic nie mogli zrobić w słabych warunkach, charakterystycznych dla okresu mistrzostw. Czechosłowacy mieli wyraźnego pecha i nie potrafili — moim zdaniem — wyciągnąć właściwych dla siebie wniosków (w sensie sprzętu) po uczestnictwie w zeszłorocznych międzynarodowych mistrzostwach Francji.

JERZY R. KONIECZNY

(5)

WRZESIEŃ 1939

ADAM KUROWSKI

9.

Natarcie generała Knoll-Kownackiego rozpoczęło się dnia 9 września w południe. Niemcy nie byli całkowicie zaskoczeni. Widzieli ruchy naszych wojsk, które częściowo odbywały się w dzień. Poza tym, jak wiadomo, już wcześniej przewidywali konieczność osłonięcia się z tego kierunku. Zadanie to wykonywała 8 armia, skoncentrowana początkowo w rejonie Milice — Oleśnica. Teraz dywizje tej armii wchodziły stopniowo w walkę z grupą operacyjną Knoll-Kownackiego. Tym niemniej grupa ta posuwała się na południe, zadała Niemcom duże straty i miała poważne sukcesy w dniach 10, 11 i 12 września, wysuwając się po zajęciu Ozorkowa na Zgierz i Stryków. 11 września rozpoczęła natarcie także grupa generała Bortnowskiego z podstaw wyjściowych Sobota — Łowicz (na razie dwoma dywizjami). Napotkała jednak na silne przeciwnatarcie.

A tymczasem warunki pracy lotnictwa armii stawały się coraz trudniejsze. Niemcy rzucili przeciwko niej nie tylko wojska naziemne, ale także i lotnictwo. Coraz częstsze są naloty bombowców „Heinkel-111" i „Ju 88". Pojawiają się także nurkowce. Dobrze przynajmniej, że bomby 50 kG, których używało lotnictwo hitlerowskie, były mało skuteczne, a około 30—50% to niewypały.

Nasze samoloty, w ciężkich warunkach ciągłych ataków myśliwców i silnego ognia artylerii przeciwlotniczej, zaczynają się „wykruszać". Nie mamy żadnego zaplecza, żadnego uzupełnienia sprzętu. Maszyny powracające z zadań są straszliwie podziurawione; nieraz w niewytłumaczony tylko sposób dociągają do lotniska, ale nie są zdatne do dalszego lotu. Nie można nawet odstawić samolotu do wysuniętego parku ruchomego w Kutnie. Zmiana silników na lotnisku bojowym jest niemożliwa ze względu na maskowanie i brak czasu.

Załóg, na szczęście, ginie stosunkowo mało. Najwięcej strat ma 34 eskadra rozpoznawcza — dwie pełne załogi i dwóch ludzi z trzeciej: dywizjon myśliwski traci tylko dwóch pilotów zabitych i paru rannych; z eskadry 33 nie powróciła z lotu jedna załoga. Pluton łącznikowy traci również jedną załogę.

Niemcy stosują bestialskie metody walki, ostrzeliwują również tych lotników, którzy usiłują ratować się na spadochronie. W ten sposób ginie por. obs. Górecki, który wyskoczył z płonącego „Karasia" w pobliżu swego lotniska i został zaatakowany przez dwa „Me 109". Obruszyło to nas do głębi.

W sumie można stwierdzić, że straty w ludziach w naszych jednostkach były małe. Sprzęt natomiast topniał b. szybko. W dniu 12 września wieczorem eskadra 34 posiadała już tylko 3 samoloty zdolne do lotu: dywizjon myśliwski — 10 samolotów, eskadra „Czapli" — 3 samoloty, eskadra „R XIII" — 4 samoloty.

W związku z reorganizacją armii 36 eskadra obserwacyjna odeszła do dyspozycji grupy Tokarzewskiego. Grupa Bortnowskiego posiadała resztki swoich dwóch eskadr obserwacyjnych 43 i 46 („R-XIII"), pozostających pod dowództwem kapitana pilota Ripsonia. Grupę Knoll-Kownackiego obsługujemy centralnie.

Coraz częściej stosujemy system jednego lotniska dla jednostek armii, na którym przeważnie i ja „urzęduję".

Dnia 10.IX. Dowódca Lotnictwa Naczelnego Wodza wydaje rozkaz organizacyjny, mający niejako podsumować wszystkie dotychczasowe zmiany przydziałów jednostek lotnictwa. Bardzo wcześnie, bo już dnia 3.IX na tym najwyższym szczeblu zaznacza się tendencja do do wycofywania jednostek lotniczych na wschód. Dotyczy to eskadr rozpoznawczych („Karasie") i dywizjonów myśliwskich oddanych pierwotnie armiom. Wojskom walczącym pozostawiono tylko eskadry obserwacyjne („R XIII" i „Czapla"). I tak wycofanie tych jednostek nastąpiło:

z armii „Kraków" — 3.IX.
z armii „Łódź" — 6.IX.
z armii „Pomorze" — 7.IX.
z armii „Modlin" — 10.IX.
z grupy operacyjnej „Narew" — 10.IX.

Podobna propozycja spotkała także i generała Kutrzebę (zdaje się dnia 9.IX), który jednak kategorycznie się sprzeciwił. Dzięki temu lotnictwo armii pracowało aż do dnia 17.IX, kiedy to obszar armii tak się skurczył, że nie było na nim ani jednego lotniska.

Odsyłaliśmy tylko sprzęt niezdatny już do użytku i załogi, które pozostały bez samolotów. Największy tego rodzaju transport kilku samochodów ciężarowych odjechał spod Krośniewic 9. IX. i dotarł do Warszawy. Później droga do stolicy była już zamknięta.

Do trosk własnych przybyły największe troski: o Warszawę, o los wojny, o Ojczyznę. Dochodziły nas głuche wieści o zajęciu Rawy Mazowieckiej, Grójca, Piaseczna. Niemcy sami podawali przez radio te wiadomości w języku polskim, uprzedzali fakty, aby zmylić opinię publiczną, szerzyć panikę.

Kwaterowaliśmy wtedy w dworku obok lotniska, gdzie był silny radioodbiornik. Łapaliśmy każdą najmniejszą wiadomość o naszej stolicy, pamiętne odezwy pułkownika Umiastowskiego, które jednych zachwycały, a innych oburzały. Wreszcie któregoś wieczoru blisko północy (9 lub 10.IX) usłyszeliśmy przerażające słowa: „Halo! Halo! Tu stacja Raszyn, po raz pierwszy po zajęciu przez Niemców"... i dalej komunikat o ich sukcesach. Nie wierzyliśmy temu — to musiała być mistyfikacja, ale znikąd nie mogliśmy otrzymać potwierdzenia swoich domysłów. Warszawa milczała jak grób.

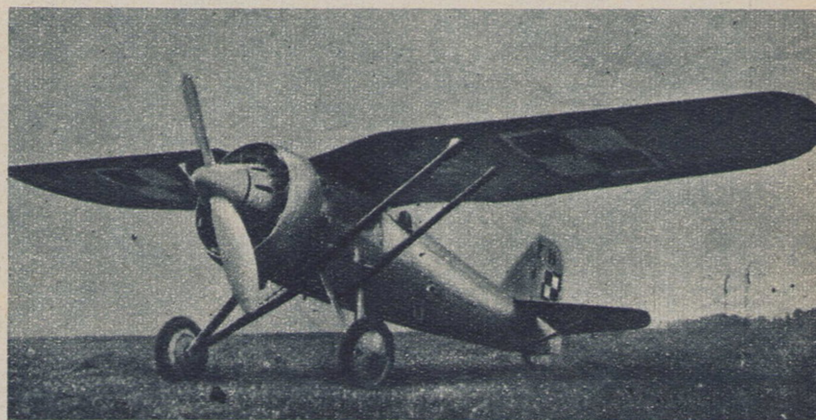
Dyżurowaliśmy kolejno przy radioodbiorniku przez całą noc w nadziei, że Warszawa, która niewątpliwie wyłapała z eteru ten komunikat, zdementuje go nie czekając na zwykłe godziny audycji. Przecież była wojna, ludzie w terenie byli odcięci od świata, rozproszeni, zdezorientowani, łaknęli wieści o walczącej ojczyźnie.

Ale radio warszawskie było na to obojętne. Demonstrowało na cały świat „angielską flegmę". Gdy z rana udało nam się po raz pierwszy złapać sygnały na fali Warszawy I, usłyszeliśmy znajomy głos spikera, który obojętnym tonem zapowiadał: „Halo! Tu Warszawa I. Nadajemy pogadankę pt. „Jak hodować pszczoły w Polsce"!!

A tymczasem pierwsza faza bitwy kutnowskiej toczyła się dalej. Dywizjon myśliwski odnosił dalsze sukcesy, choć mniejsze niż w dniach 1—7.IX. Klucze hitlerowskich bombowców nie przelatywały już teraz obojętnie nad naszym terenem. Nękały bez przerwy przemarsze naszych wojsk, które szybko przyswoiły sobie nową taktykę: piechota szła po prostu polami, w zupełnie luźnych ugrupowaniach. Z dróg korzystały tylko tabory i artyleria.

Kilkakrotnie stosujemy „wymiatanie" bombowców, co jednak znacznie zużywa siły naszego dywizjonu „P 11". Coraz częściej składają nam wizytę „Messerschmitty". Wyraźnie nie tylko interesują się powietrzem, ale także szukają lotnisk. W dniu 11.IX dochodzi do ciekawej walki powietrznej, jaką przedtem oglądałem tylko na ekranie. Staliśmy wtedy całym lotnictwem armii na lotnisku pod Luboniem Wlkp. (na płn. od Krośniewic). Był to olbrzymi teren z jednej strony przytykający do lasu, gdzie stały dobrze zamaskowane maszyny.

Około godziny 18 nadleciał klucz pięciu „Me 109". Przyszedł na wysokość 500 metrów i zaczął kręcić nad lotniskiem przepisową „karuzelę". Było jasne, że lotnisko jest rozpoznane. Klucz alarmowy trzech „P 11", wystartował natychmiast. Za nim kolejno szły w powietrze inne maszyny. Samoloty wypryskiwały na pełnym gazie wprost spomiędzy drzew. Ogółem wystartowało siedem „P 11". Tyle było gotowych w tej chwili do lotu.



Samolot myśliwski PZL P-11 na jednym z lotnisk wojskowych. Tak oto w całej swej krasie wyglądała słynna P-jedenastka.

Niemcy przyjęli walkę. Nasi chłopcy spisywali się dzielnie, atakując po liniach wewnętrznych. „P 11", posiadając mniejszą prędkość, były o wiele zwinniejsze, ale nie mogły wyjść z walki kiedy chciały. Hitlerowcy mieli przewagę uzbrojenia. Raz po raz odzywały się ich działka. Walka rozpadła się na mniejsze grupki i przesuwała się w górę. „P 11" uwijały się jak piskorze, stosując wszechstronne sposoby ataków i umiejętnie uchodząc z linii ognia przeciwnika.

Wreszcie zobaczyliśmy pióropusz dymu ciągnący się za walącym się w dół „Messerschmittem" i ogarnął nas entuzjazm. Po chwili drugi „Me 109" mocno dymiąc szybko zniżył się w kierunku frontu. Później dowiedzieliśmy się, że rozbił się w pobliżu jednej z baterii na linii walki.

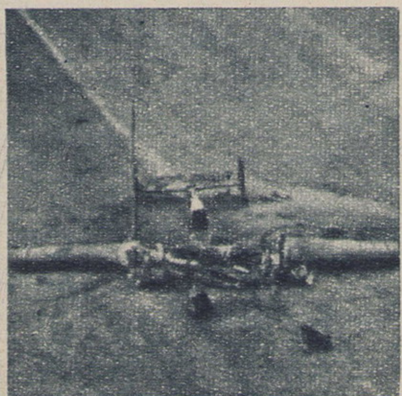
Naszym chłopcom kończyła się amunicja. Zaczęli lądować. Pozostałe „M 109" znikły gdzieś za lasem. W powietrzu było pusto. Po chwili zorientowaliśmy się, że dwa nasze samoloty nie wróciły. Jeden z nich widziano, gdy zniżał się w kierunku lotniska zapasowego w Ostrowach. Natychmiast wysłano samochód. Okazało się, że pilot lądował tam ze strzaskanym przez pocisk działka podwoziem i tylko potłukł się dotkliwie. Samolot, oczywiści, nie nadawał się więcej do użytku.

Brakowało jedynie kapitana pilota Jastrzębskiego. Gdy nastał zmrok, opanowały nas ponure myśli i niewiele pozostało nadziei, aby go jeszcze ujrzeć. Nagle przed północą zajechał jakiś samochód i do pokoju wszedł kapitan Jastrzębski. Okazało się, że w chwili, gdy wystrzelał całą amunicję, został zaatakowany przez dwa „Messerschmitty", które w końcu uszkodziły silnik jego samolotu. Wyskoczył na spadochronie, ale tu spotkała go niesamowita przygoda. Został zaatakowany przez tłum chłopów z widłami i łopatami, który wziął go za Niemca. Nie pomogło, że mówił po polsku i tłumaczył całe zajście. Z opresji wybawił go jakiś kapitan piechoty i odwiózł do sztabu dywizji. Ale i tam przetrzymano go parę godzin... bo nie miał przy sobie żadnych dokumentów, stwierdzających tożsamość jego osoby.

Bitwa powietrzna nad Luboniem Wlkp. skończyła się remisowo 2:2, przy czym obaj polscy piloci uratowali się.

(cdn)

Zestrzelony przez polską obronę przeciwlotniczą hitlerowski samolot dalekiego rozpoznania Dornier Do-17. Załoga uciekając, podpaliła maszynę.



Do redakcji nadszedł list

Z tej mąki chleba nie będzie

Drodzy Czytelnicy „Skrzydlatej"!

Właściwie list mój początkowo zamierzałem zaadresować do Redakcji „Skrzydlatej", ale po przeczytaniu korespondencji kol. Andrzeja Macko zamieszczonej w nr 30 „Skrzydlatej" zmieniłem zamiar. A dlaczego — o tym niżej.

Na początek małe wyjaśnienie dla tych, którzy nie czytali tej korespondencji. Mianowicie autor jej poruszył sprawę, która mnie osobiście oraz całą redakcję książek lotniczych Wydawnictw MON (a na pewno i Redakcję transportu WK) jak najżywiej obchodzi. „O książce lotniczej słów kilka" — brzmi tytuł owej korespondencji.

Otóż, jeżeli wziąć pod uwagę to co napisał kolega Macko i przyjąć za wskaźnik potrzeb na rynku księgarskim, musielibyśmy zarumienić się ze wstydu i przyznać rację autorowi. Popatrzmy jednak co mówi życie, a właściwie statystyka handlowa Centralnego Zarządu Księgarstwa „Dom Książki". Statystyka ta mówi, że książek lotniczych właśnie tego typu jakich wydania żąda kolega Macko w swej korespondencji, wyprodukowano za wiele.

Oto tytuły książek lotniczych (wraz z ilością egzemplarzy) przeznaczonych do przerobienia na nowy (zresztą gorszy) papier, gdyż „Dom Książki", jak stwierdzają podobno księgarze, nie znajduje na nie nabywców:

ADAMSKI EDWARD — Technika pilotażu, egz 724
ARŁAZOROW — Człowiek na skrzydłach, egz. 511
BOBER STANISŁAW — Higiena lotnicza dla szybowników, egz. 212
ELSZTEIN PAWEŁ — II stopień wyszkolenia w małym lotnictwie, egz 912
ELSZTEIN PAWEŁ — Modele szybkościowe, egz. 987
ELSZTEIN PAWEŁ — Od modelu do samolotu, egz. 218
ELSZTEIN PAWEŁ — Oblatywanie modeli latających, egz. 114
ELSZTEIN PAWEŁ — Projektowanie modeli latających, egz. 217
ELSZTEIN PAWEŁ — Śmigła modeli latających, egz. 219
GÓRA TADEUSZ — Pilotaż bez widoczności, egz. 918
GRYGLICKI Z. — Rozwój lotnictwa, egz. 1078
HUMEN WŁODZ. — Szybownictwo, egz 71
WEIGL RUDOLF — Informator lotniczy, egz. 398
JACUŃSKI JULIAN — Silniki samolotów sportowych, egz. 113
KONIECZNY JERZY — Śmigłowiec, egz. 148
KWICZALA — Radzieckie rekordowe modele latające z napędem silnikowym, egz. 130
LJAFUNOW — Rakieta, egz. 113
MAKULA ... — Przeloty szybowcowe, egz. 1451

Tu na razie kończy się pierwsza partia książek lotniczych, co do których zapadła już komisyjna decyzja — **przemiał.** W ostatniej chwili dowiedziałem się, że komisja będzie obradowała ponownie, przy czym wytypowano dalsze tytuły do przemiału. Wśród nich znajduje się około 300 egzemplarzy instrukcji eksploatacji samolotu CSS-13, opracowanej przez Rudolfa Weigla, a wspomnianej również przez autora korespondencji z Nr 30 „Skrzydlatej".

Jak łatwo zorientować się, spośród wymienionych tytułów książek niewiele nadaje się do przemiału na skutek zdeaktualizowania.

Zanim przejdę do wniosków końcowych, pozwolę sobie jeszcze na małą analizę przydatności wymienionych wyżej tytułów. Aby jednak nie rozwodzić się szeroko nad poszczególnymi tytułami, do tej analizy użyjemy czterech tytułów:

ADAMSKIEGO — Technika polotażu
ELSZTEINA — Śmigła modeli latających
WEIGLA — Informator lotniczy
MAKULI — Przeloty szybowcowe.

Książka Adamskiego bez względu na obowiązującą instrukcję szkolenia w pilotażu nie może się zdeaktualizować, gdyż technika pilotażu niezależnie od metody szkolenia jest jedna.

„Śmigła modeli latających", choć wydane w 1952 r., zostały przetłumaczone na język bułgarski dla modelarzy „DOSO" w 1955 r. Czyżby Bułgarzy byli tak bardzo zacofani w rozwoju technicznym (z prasy codziennej wiemy, że nas raczej wyprzedzają). Więc książka chyba nie jest taka bezwartościowa,

„Jedną aktualną i niewątpliwie wartościową książką jest „Informator lotniczy" inż. Rudolfa Weigla" — pisze nam kol. Macko. Zatem analiza zbyteczna. No, a książka pt. „Przeloty szybowcowe" napisana przez rekordzistę świata w szybownictwie Makulę (1451 egz.) czyżby była taka bezwartościowa?

Od siebie muszę jeszcze dodać, że książka Weigla „Samolot CSS-13, Instrukcja dla pilotów", w roku bieżącym (1956) tj. w cztery lata po wydaniu jej była mi bardzo pomocna przy zdawaniu egzaminów.

Jeszcze jedna uwaga, a potem wnioski:

Z rozmów i akcji ankietowej przeprowadzonej w roku ubiegłym wśród „braci lotniczej" w aeroklubach dowiedziałem się, że każdy widzi braki wydawnicze w tematyce lotniczej. Powiedziano mi na przykład, że brak jest książki Pietuchowa „Teoria lotu". Odpowiedziałem, że jest lepsza książka od wymienionej, opracowana przez inż. Władysława Nowakowskiego pt. „Podstawowe wiadomości z teorii lotu". Moi rozmówcy byli zaskoczeni. Jak to? Jest nowa książka z aerodynamiki, a myśmy o niej nie wiedzieli! Odpowiedziałem: boście jej nie szukali, a dziś chociaż produkujemy dużo i czasem dobrych książek, one same nie mogą trafić do odbiorcy.

Tak dotarliśmy do wniosków. Zreasumuję je krótko:

a) Wielu jest wśród młodzieży lotniczej amatorów na dobrą książkę fachową, ale niewielu szuka jej w księgarniach „Domu Książki".
b) Wielu jest krytykujących i biadolących na stan obecny (siebie nie wyłączam, ja także), ale mało kupujących (ja np. staram się dostać na imieniny).
c) Niewielu poszukujących wie gdzie szukać książek lotniczych, a księgarzom wszystko jedno — oni nie są lotnikami, dla nich grunt to plan, byle by książkę sprzedać.
d) Przygody Sherlocka Holmesa czytają chętnie wszyscy, „Przeloty szybowcowe" — niektórzy, głównie kandydaci na wyczynowców. Dlatego Sherlock nie leży w remanentach, mimo. że wychodzi w nakładzie 100.000 egz., a „Przeloty" mają 1451 egz. remanentu i grozi im **przemiał.**

Czy to wszystko znaczy, że kol. Macko nie ma racji, że fachowych i popularno-fachowych książek nie należy drukować, a zamiast tego subskrybować Conan Doyle'a czy Karola May'a? Tak źle przygotowuje się do druku lub też drukuje nawet, ale są z tym poważne trudności. Trudności te powstają nie tylko, z winy indolentnej dystrybucji i nieodpowiedniej informacji o tych książkach, lecz także z winy odbiorców — z winy tych, dla których książki są opracowywane. Wobec tego, że ten czy ów tytuł przez dwa — trzy lata nie znajduje odbiorcy, „Dom Książki" nie wyraża zgody na zakup proponowanych nowych tytułów, gdyż nie chce zamrażać funduszów w mało „chodliwych" książkach.

Jedna jest na to rada — **kupować książki lotnicze.** Wówczas „Dom Książki" zamówi u wydawców nowe, coraz lepsze.

ANTONI MAŃKOWSKI

OD REDAKCJI:

Decyzja przemiału wymienionych w artykule tytułów słuszna jest — być może — z punktu widzenia handlowego. Natomiast z punktu widzenia zapotrzebowania na nie — jest wprost paradoksalna. Wiemy bowiem od czytelników naszego pisma, że książki te poszukiwane są w terenie, jednak brak ich w księgarniach uniemożliwia zainteresowanym nabycie.

Uważamy, że wobec takiego stanu rzeczy Centralny Zarząd Księgarstwa „Dom Książki" powinien przeanalizować raz jeszcze wspomnianą decyzję i zamiast przemiału książek — stworzyć warunki, aby trafiły one do poszukujących je czytelników.

Ciekawe jest również stanowisko Centralnego Urzędu Wydawnictw w tej sprawie, od którego — jak również od CZK — oczekujemy szybkiej zmianv niesłusznej, naszym zdaniem, decyzji oraz wyjaśnień na powyższe tematy.

Przez Rabat i Farnborough do Gocławia


Kazimierz Plenkiewicz

ZAISTE, dziwne koleje losu przechodzą ludzie. Jak to mówią — filozofom się nie śniło, jakie etapy może przebyć w życiu człowiek (nic oczywiście zawczasu nie przeczuwając, niczego się nie domyślając). Gdy w roku 1939, po kampanii wrześniowej, Kazimierz Plenkiewicz przedostawał się do Rumunii wraz z setkami innych żołnierzy-lotników polskich, nie myślał ile lat przyjdzie mu czekać, aż znów siądzie za sterami polskiego samolotu na polskim lotnisku. Lat tych miało minąć wiele.

W chwili wybuchu wojny — miał już bogatą lotniczą przeszłość. Oto parę dat: rok 1935 — pobił rekord Polski w długotrwałości lotu na szybowcu, rok 1938 — zwyciężył w mistrzostwach szybowcowych Polski, rok 1939 — pierwsze miejsce w międzynarodowych zawodach szybowcowych ISTUS-a we Lwowie. Był jednym z założycieli Aeroklubu Warszawskiego (r. 1929), faktycznym krzewicielem szybownictwa w Kieleckiem, założycielem szkół szybowcowych w Polichnie i Pińczowie, wreszcie od r. 1938 głównym inspektorem szybownictwa. Niemało pracy, moc entuzjazmu, samozaparcia w lotniczej działalności, a z latami — coraz większa suma doświadczenia.

Mając 32 lata i bynajmniej nieugaszoną chęć dalszego latania w polskich barwach, Kazimierz Plenkiewicz uwolnił od siebie królewską wówczas Rumunię i przedostał się do Jugosławii. Stamtąd łatwiej już było mu trafić do Francji, wówczas „Mekki" Polaków rozproszonych po klęsce wrześniowej. Francuzi mieli jednak nosa — zrozumieli, że mają w ręku przede wszystkim wytrawnego instruktora i... wyekspediowali go do Afryki, do Rabatu. Tu, pod gorącym niebem Maroka, Plenkiewicz szkoli na „Potezach" długie dziesiątki nowych pilotów samolotowych. Odtąd — szkolenie stanie się jego przeznaczeniem.

Właściwie, to nie tylko samo szkolenie. Po upadku Francji przedostaje się z Afryki do Anglii, tam przechodzi sam angielską szkołę instruktorów i następnie szkoli jako instruktor i dowódca eskadry młodych pilotów (w tym dużo Polaków). Jak szkoli? Ano, chyba nie tak przeciętnie: jego uczniowie — Polacy ze stażem szybowcowym po 3-miesięcznym kursie zdolni są do rozpoczęcia lotów bojowych na samolotach myśliwskich. Zdumieni Anglicy mówią głośno: To naród lotników. Kazimierza Plenkiewicza szybko zabierają do Farnborough.

Tu, w tym olbrzymim centrum badawczym lotnictwa, lata Plenkiewicz jako pilot doświadczalny. Po 8—10 godzin dziennie, do kresu wytrzymałości. Oblatał w sumie ponad 60 typów samolotów i szybowców. Anglicy, jak przedtem Francuzi, też mają żyłkę odkrywczą: orientują się szybko, że Plenkiewicz bardzo się interesuje kwestią transportu szybowcowego i zatrudniają go jako specjalistę w tej dziedzinie badań. Rozpoczynają się lata wytężonej, niezwykle ciekawej pracy: Plenkiewicz współpracuje z konstruktorami olbrzymich szybowców do transportu wojska i sam, często wśród dużego niebezpieczeństwa, szybowce te oblatuje (książkę można by napisać na ten temat!). Pod koniec wojny Kazimierz Plenkiewicz, w stopniu majora, jest dowódcą grupy transportowej w Algerze. Znów w Afryce. Jego grupa przetransportowuje samoloty wojskowe aż do Indii, do Karaczi.

Zbliża się ostatni etap wielkiego rejsu: koniec wojny, powrót do Polski. W kraju, od razu po przyjeździe, zaczyna pracować w ówczesnym Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, jako kierownik referatu szybowcowego. „W roku 1949 jestem zmuszony do przerwania pracy, nie jestem potrzebny" — mówi Plenkiewicz. Nadgorliwcy działają: zamrożono go, jako lotnika, na długie osiem lat. Znajduje zajęcie w Centralnym Zarządzie Leśnej Produkcji Niedrzewnej. Dobre i to.

Minęły jednak lata pracy dla lotnictwa bezproduktywnej. Nadszedł rok 1956: Kazimierz Plenkiewicz znów może latać. Dziś swe olbrzymie doświadczenie oddaje w ofiarnej lotniczej służbie dla człowieka, jako pilot lotniczego pogotowia ratunkowego. Zostaje jednocześnie zweryfikowany jako instruktor samolotowy. Długie dni, długie noce czuwa na gocławskim lotnisku w ostrym pogotowiu — a nuż telefon, że już... że czeka... ciężko chory. Biegnie wówczas do maszyny. Start! Będzie ratował człowieka.

JERZY ZARĘBSKI

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji). Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.

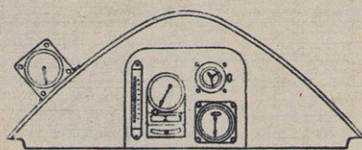
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

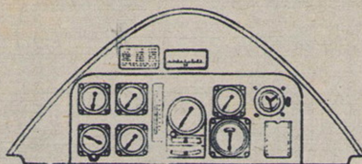
Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł.

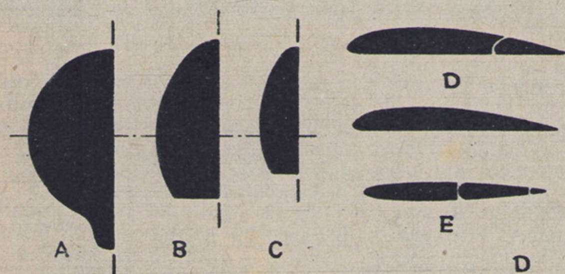
Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł. Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch", W-wa, al. Jerozolimskie 119 (tel. 80505), konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redakcyjnym w wymiarach do 50 cm^2, w cenie zł 9.— za 1 cm^2 przyjmuje Dział Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52 najpóźniej do środy w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

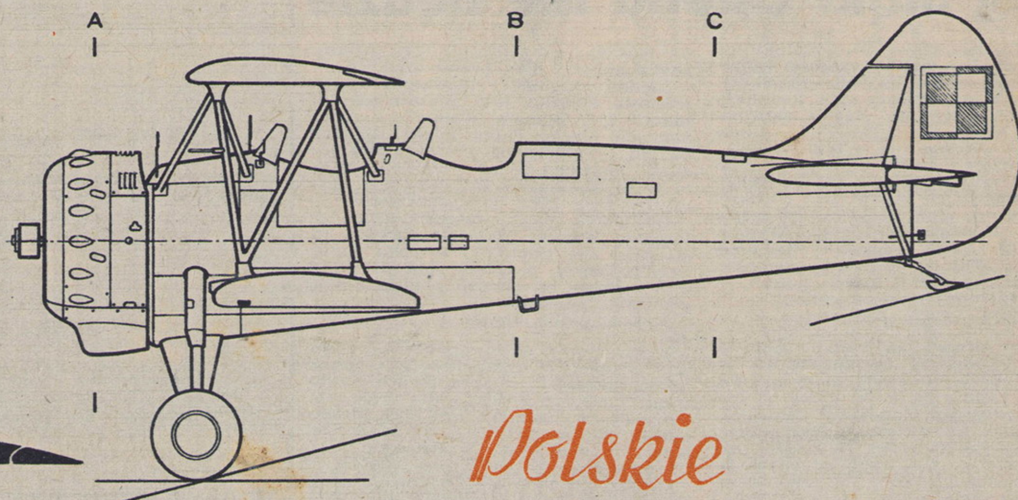
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 5209/C B-27

NUMER PODPISANO DO DRUKU 18 WRZEŚNIA 1956 R.









Polskie KONSTRUKCJE LOTNICZE

PWS-26

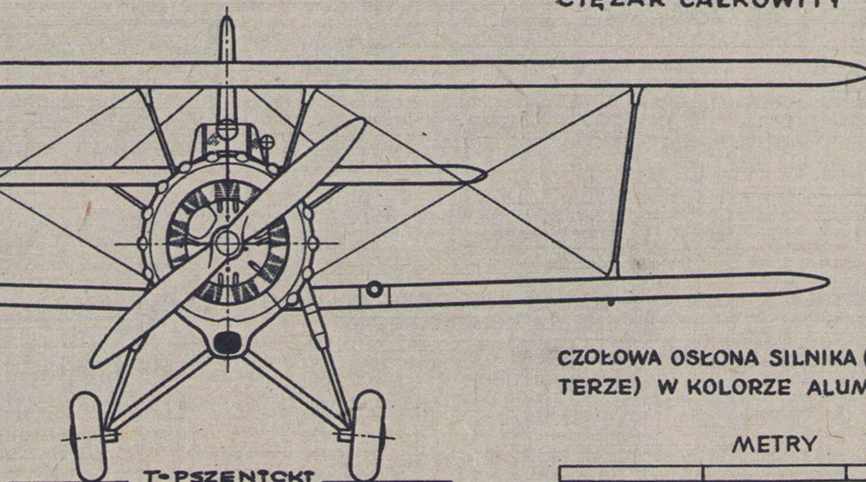
DWUMIEJSCOWY SAMOLOT SZKOLNO-AKROBACYJNY KADŁUB KONSTR. KRATOWEJ KRYTY BLACHĄ DUR. I PŁÓTNEM × SKRZYDŁA DREWNIANE KRYTE SKLEJKĄ I PŁÓTNEM STATECZNIKI DREWNIANE KRYTE SKLEJKĄ × STERY KRYTE PŁÓTNEM

DZIEWIĘCIOCYLINDROWY SILNIK GWIAZDOWY CHŁ. POWIETRZEM AVIA-WRIGHT MOCY NOM. 220 KM

UZBROJENIE: STAŁY K.M. 7,7 MM DWIE BOMBY 12 KG × FOTOKARABIN

DANE TECHNICZNE

ROZPIĘTOŚĆ	9,00 M
DŁUGOŚĆ	7,03 M
POWIERZCHNIA NOŚNA	25 M^2
CIĘŻAR CAŁKOWITY	1170 KG



SAMOLOT MALOWANY NA KOLOR OLIWKOWY, DOLNE POWIERZCHNIE PŁATÓW I STATECZNIKA POZ. NA JASNONIEBIESKI SZACHOWNICE NA SPODZIE DOLNEGO PŁATA SYMETRYCZNE × ŚMIGŁO I PŁOZA CZARNE

CZOŁOWA OSŁONA SILNIKA (NA KARTERZE) W KOLORZE ALUMINIUM

METRY

